

Pendlerne først!

Konsekvenser av forkjørsrett på ferjesambandet Festvåg-Misten

av

Gisle Solvoll
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
gisle.solvoll@hibo.no
Tlf. +47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

Terje Mathisen
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
terje.andreas.mathisen@hibo.no
Tlf. +47 75 51 76 37
Fax. +47 75 51 72 68



FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Statens vegvesen, region nord. Notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll og stipendiat Terje Andreas Mathisen. Arbeidet er gjennomført i perioden mars til desember 2005.

Vi vil takke overingeniør Anne Merete Jenvin Hågensen (Statens vegvesen region nord) og rådgiverne Morten Welde og Lill Gjevre i Vegdirektoratet for nyttige kommentarer og innspill til arbeidet, spesielt i tilknytning til utarbeidelsen av spørreskjemaene.

Bodø 15. desember 2005.

INNHold

FORORD	1
1. INNLEDNING.....	3
1.1 Bakgrunn, formål og problemstillinger.....	3
1.2 Metodisk opplegg.....	4
2. KJERRINGØYSAMFUNNET OG FERJESAMBANDET FESTVÅG-MISTEN.....	5
2.1 Om Kjerringøysamfunnet	5
2.2 Ferjesambandet Festvåg-Misten	6
2.2.1 Ruteopplegg.....	6
2.2.2 Takster	6
2.2.3 Trafikk og trafikkutvikling	7
3. PENDLERNES SITUASJON FØR INNFØRING AV FORKJØRSRETT	10
3.1 Litt om pendlerne	10
3.2 Reisehyppighet og reisetidspunkt	10
3.3 Hvordan tilpasser pendlerne seg?	12
3.4 Hvor ofte mistes ønsket avgang?	13
4. SITUASJONEN ETTER INNFØRING AV FORKJØRSRETT	14
4.1 Erfaringer så langt.....	14
4.1.1 Praktisering	14
4.1.2 Misbruk/feilbruk.....	15
4.1.3 Merarbeid	15
4.1.4 Oppmerking og informasjon.....	15
4.2 Pendlernes situasjon etter innføring av forkjørsrett	16
4.2.1 Betydningen av forkjørsretten	16
4.2.2 Endring i reiseatferd	17
4.2.3 Betalingsvillighet for forkjørsrett	17
4.2.4 Andre synspunkter fra pendlerne.....	18
5. VURDERING AV SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET	20
5.1 Konsekvenser av forkjørsretten	20
5.1.1 Pendlernes	20
5.1.2 Andre ferjebrukere.....	20
5.1.3 Ferjemannskapet.....	21
5.1.4 Statens vegvesen.....	21
5.2 Kvantifisering av konsekvensene.....	21
5.2.1 Nytten for pendlerne.....	21
5.2.2 Nyttetapet for ”de andre”	22
5.3 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	22
6. KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....	25
REFERANSER	27
 Vedlegg 1: Spørreskjema førundersøkelse	28
Vedlegg 2: Spørreskjema etterundersøkelse	33
Vedlegg 3: Skjema for registrering av pendlerbiler og gjenstående kjøretøy	37
Vedlegg 4: Presisering av de forutsetninger som nytte- kostnadsanalysen bygger på.....	39

1. INNLEDNING

Nedenfor beskrives bakgrunnen for innføringen av forkjørsrett for pendlerne på Kjerringøy samt de problemstillinger som belyses i rapporten. Til slutt beskrives det metodiske opplegget som er benyttet.

1.1 Bakgrunn, formål og problemstillinger

Lokalbefolkningen på Kjerringøy har siden begynnelsen på 1990-tallet arbeidet for å få forkjørsrett på ferjen mellom Festvåg og Misten. I august 2004 lovte daværende statssekretær i Samferdselsdepartementet Arnfinn Ellingsen at det skulle startes opp en toårig prøveordning med forkjørsrett for pendlerne på Kjerringøy som er avhengige av å benytte ferjesambandet Festvåg-Misten. Samferdselsdepartementet bad derfor i januar 2005 Vegdirektoratet om å innføre en prøveordning over to år som tilgodeser pendlerne på ferjesambandet Festvåg-Misten. I brev til Samferdselsdepartementet datert 12. januar 2005, la Vegdirektoratet følgende forutsetninger til grunn for gjennomføringen av forsøket:

- Ordningen skal gjelde for fastboende med bostedsadresse på Kjerringøy som reiser regelmessig med ferjesambandet Festvåg-Misten for å komme til og fra arbeid. Ordningen gjelder *kun* på reiser til/fra arbeid.
- Statens vegvesen region nord tillegges ansvaret for å behandle søknadene om å få være med i ordningen samt utsteder identitetskort til brukerne. Identitetsskortet er personlig og kan ikke benyttes av andre personer.
- Trafikanter som går inn under ordningen stiller seg i kø sammen med de andre trafikantene. Trafikantene må gjøre ferjemannskapet oppmerksom på at de er med i prøveordningen for å bli hentet ut av ferjekøen av ferjemannskapet før påkjøring på ferja starter.
- Følgende avganger inngår i ordningen:¹

Fra Festvåg kl. 14.25 daglig	Fra Misten kl. 06.45 daglig
Fra Festvåg kl. 15.45 daglig	Fra Misten kl. 14.35 daglig
Fra Festvåg kl. 16.15 daglig	Fra Misten kl. 19.10 søndager
Fra Festvåg kl. 16.45 daglig	
Fra Festvåg kl. 17.15 daglig	

- Statens vegvesen region nord gjør avtale med ferjeselskapet som trafikkerer sambandet og ferjeselskapet får tilsendt lister fra region nord som viser hvem som er med i ordningen.
- Det tas sikte på å starte med ordningen fra og med uke 12 i 2005 hvis det er praktisk mulig.

I tillegg la Vegdirektoratet til grunn at det skulle gjennomføres en før- og etterundersøkelse i sambandet som grunnlag for å kunne evaluere forsøket, og ta en beslutning om hva som bør gjøres med forsøksordningen etter prøveperioden.

Med utgangspunkt i det ovenstående, er formålet med dette notatet å evaluere forsøket med forkjørsrett for pendlere på ferjesambandet Festvåg-Misten. I notatet vil følgende problemstillinger belyses:

1. Hva er problemet med at pendlerne i dag må stille i samme kø som alle andre? Hvordan tilpasser pendlerne seg, og hvor ofte mister en pendler ønsket ferjeavgang?
2. Hvordan fungerer ordningen i praksis, hvor mange benytter seg av ordningen, hvilke avganger benytter i hovedsak disse og hvor ofte blir forkjørsretten i praksis benyttet?

¹ Etter at dette brevet ble skrevet har det vært noen småjusteringer i rutetidene, jf. Tabell 2.1.

3. Hvor tilfredse er ferjebrukerne (både pendlerne og ”de andre”) med ordningen?
4. Hva er betalingsvilligheten for en permanent forkjørsrett? Dersom pendlerne må betale for å få forkjørsrett, slik en i dag må ved forhåndsbestilling av plass, hvor mye vil pendlerne da maksimalt være villige til å betale?
5. Hva er den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av forkjørsrett for pendlere?

Punkt 1 er en kartlegging av situasjonen *før* forsøksordningen startet opp, mens punktene 2-4 på ulike måter vil belyse nytten av forkjørsretten. Punkt 5 er en vurdering av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av at pendlerne får komme først i køen.

1.2 Metodisk opplegg

Datamaterialet som ligger til grunn for evalueringen er i hovedsak framskaffet fra følgende kilder:

- To spørreundersøkelser sendt til registrerte pendlere.
- Registreringer av antall pendlerbiler i 4 perioder (uker).
- Intervju med rådgiver Monica Kolberg fra Statens vegvesen region nord.
- Intervju med skipper og ferjemannskap på MS Kjerringøy.
- Ferjestatistikk 1995-2005.

Spørreundersøkelsene. Spørreundersøkelsene ble delt opp i en førundersøkelse og en etterundersøkelse. Førundersøkelsen ble gjennomført i mars 2005, dvs. før forsøksordningen trådte i kraft. Pr. 10. mars, da spørreskjemaene ble sendt ut, var 41 personer godkjent som arbeidspendlere. Svarfristen ble satt til 1. april. Purring på de som ikke hadde svart (6 stk.) ble sendt ut 11. april. Spørreskjemaet er vist i vedlegg 1.

Etterundersøkelsen ble gjennomført i oktober/november 2005, altså nesten 7 måneder etter at forsøket startet opp. Skjemaene ble sendt ut 27. oktober med svarfrist 10. november. Purring på dem vi ikke fikk svar fra (9 stk.) ble sendt ut 17. november. Spørreskjemaet er vist i vedlegg 2.

I begge spørreundersøkelsene ble det lagt ved en frankert svarkonvolutt slik at respondentene ikke skulle ha noen utgifter på å delta i undersøkelsen. Responsen på spørreundersøkelsene ble etter en purrerunde som følger:

	<i>Utsendte skjema</i>	<i>Mottatte skjema</i>	<i>Svarprosent</i>
Førundersøkelse	41	38	93
Etterundersøkelse	38	35	92

Som det framgår av tabellen var, ikke overraskende, responsen på spørreundersøkelsen god. En svarprosent på over 90 gjør at svarene må kunne sies å være representative for populasjonen som helhet (pendlerne på Kjerringøy).

Registrering av pendlerbiler. Vi fikk skipper på MS Kjerringøy til å registrere antall pendlerbiler og gjenstående kjøretøy i 4 uker. Dette var uke 17, 18, 28 og 42.² Skjemaet som ble brukt til registreringen er vist i vedlegg 3. Ut fra en sammenligning av antall gjenstående kjøretøy på årsbasis, ser det ut som om de ukene registreringen har foregått er representative for trafikksituasjonen på årsbasis.

Intervjuer. Intervju med rådgiver Monica Kolberg ble gjennomført 28. oktober, mens intervjuet med skipper og ferjemannskap på MS Kjerringøy ble foretatt 3. november.

² I utgangspunktet skulle det foretas registreringer i kun 3 perioder, men skipperen oppfattet dette for sent og fortsatte registreringen også i uke 18. Dette var i og for seg greit, for da fikk vi med oss Kristi himmelfartsdag 5. mai, som er en dag med tradisjonelt mange gjenstående kjøretøy, og således representativ for ”slike dager”.

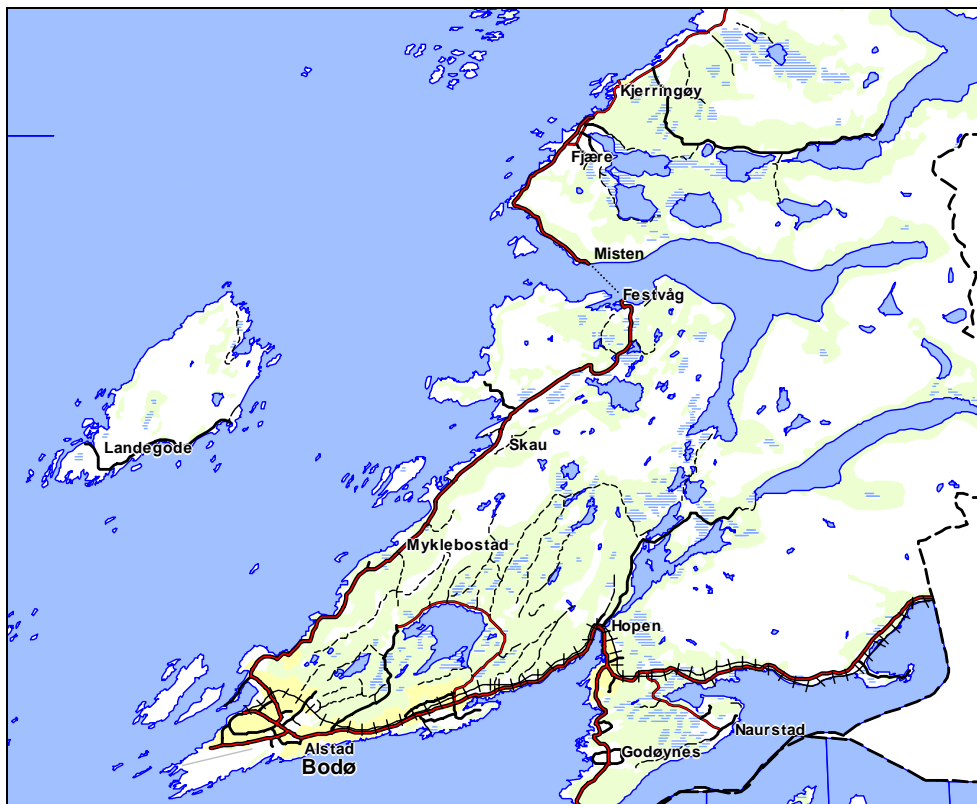
2. KJERRINGØYSAMFUNNET OG FERJESAMBANDET FESTVÅG-MISTEN

Nedenfor har vi kortfattet beskrevet Kjerringøysamfunnet samt ruteopplegg og trafikk på ferjesambandet mellom Festvåg og Misten.

2.1 Om Kjerringøysamfunnet

Kjerringøy er ei bygd i Bodø kommune om lag 40 kilometer nord for Bodø sentrum. For å komme til Kjerringøy kjører en riksveg 834 fra Bodø. I perioden 1906-1964 var Kjerringøy en egen kommune. I 2005 det ca. 340 fastboende personer på Kjerringøy. Av disse er det om lag 150 personer som er registrert som sysselsatt.³ Nærheten til Bodø sentrum gjør det mulig å dagpendle til/fra arbeid i sentrum. I følge Kjerringøy nærmiljøkontor er det i 2005 om lag 40 personer som bor på Kjerringøy og arbeider utenfor bygda. Disse er da avhengig av å reise med ferja mellom Misten og Festvåg for komme seg til/fra jobb.

Kjerringøy er kjent for vakker, variert natur, det godt bevarte handelsstedet, en aktiv befolkning og et variert foreningsliv. Området, og spesielt handelsstedet, har vært nyttet som bakgrunn for flere kjente filmer. Kjerringøy fikk Europas bygdeutviklingspris i 2000. Mulighetene for fiske og friluftsliv er gode hele året. Bygda har, butikk, 10-årig grunnskole, barnehage og SFO. På kartet i Figur 2.1 ser vi kjerringøy og ferjesambandet Festvåg-Misten.



Figur 2.1: Kart som viser ferjesambandet Festvåg-Misten.

³ Kilde: SSB, Folke- og boligtelling 2001. (Sysselsatte 16-74 år med bosted Kjerringøy i perioden 29. oktober - 4. november 2001).

2.2 Ferjesambandet Festvåg-Misten

Ferjesambandet Festvåg-Misten trafikkeres i 2005 av MS Kjerringøy. Ferjen er bygd i 1980, og har en kapasitet på 30 PBE (personbilenheter) og 250 passasjerer. Overfartstiden er 10 minutter. Nedenfor følger en kortfattet oversikt over ruteproduksjonen og trafikken på ferjesambandet.

2.2.1 Ruteopplegg

Ruteplanen i 2005/2006 for ferjesambandet er vist i Tabell 2.1.

Tabell 2.1: Ruteplan for ferjesambandet Festvåg-Misten. Periode 29.03.05 t.o.m. 17.04.06.

Fra Festvåg								
DX67	DX67	DX67	DX67	D	D	D	D	D
0615 a)	0635a)	0705 a)	0730 a)	0850	0950	1110	1230 c)	1350
D	67	D	D	D	D	D	D	D
1425 d)	1500	1545 d)	1615 d)	1645 d)	1715 d)	1900	2140	2330 b)
Fra Misten								
DX67	DX67	DX67	DX67	D	D	D	D	D
0625 a)	0645a)	0715 a)	0740 a)	0900	1000	1120	1240 c)	1400 d)
D	67	D	D	D	D	D	D	D
1435	1510	1555	1625	1655	1725	1910 d)	2150	2340 b)
a) = Lørdag og søndag på bestilling. Bestillingsfrist kl. 2150 dagen før. b) = Alle dager i perioden 01.06.05 t.o.m. 31.08.05. Øvrige dager i ruteperioden på bestilling. Bestillingsfrist kl. 2150 samme dag. c) = Kun i perioden 01.06.05 t.o.m. 31.08.05. d) = Arbeidspendlere med gyldig kort fra Statens vegvesen har fortrinnsrett på denne avgangen. Oppmøte senest 10 min. før avgang.								
1=mandag 2=tirsdag 3=onsdag 4=torsdag 5=fredag 6=lørdag 7=søndag D=Daglig DX=Daglig untatt /=Anløpes ikke								

Som det framgår av Tabell 2.1, så er det 16 avganger på hverdager hver vei. Om sommeren (1. juni til 31. august) er det 17 avganger. Reelt sett er det noen flere avganger enn det tabellen viser, da ferja returnerer for å hente gjenstående kjøretøy dersom det er tid til en rundtur før neste avgang i henhold til rutetabellen. I Tabell 2.1 har pendlere med gyldig pendlerkort forkjørsrett på avganger merket d). Dette er:

- Fra Misten: kl. 14.00 og kl. 19.10.
- Fra Festvåg: kl. 14.25, kl. 15.45, kl. 16.15, kl. 16.45 og kl. 17.15.

I forhold til de forutsetninger Vegdirektoratet la til grunn for forsøket, jf avsnitt 1.1, er forkjørsretten på avgangen fra Misten kl. 06.25 sløffet. Forkjørsretten er videre "flyttet" fra avgangen kl. 14.35 til avgangen kl. 14.00. I tillegg gjelder forkjørsretten på avgangen fra Misten kl. kl. 19.10 på *alle* dager, ikke kun på søndager.

2.2.2 Takster

Ferjesambandet Festvåg-Misten er plassert i takstsone 3. I 2005 innebærer dette følgende fullpristakster for ulike kategorier kjøretøy, jf. Tabell 2.2.

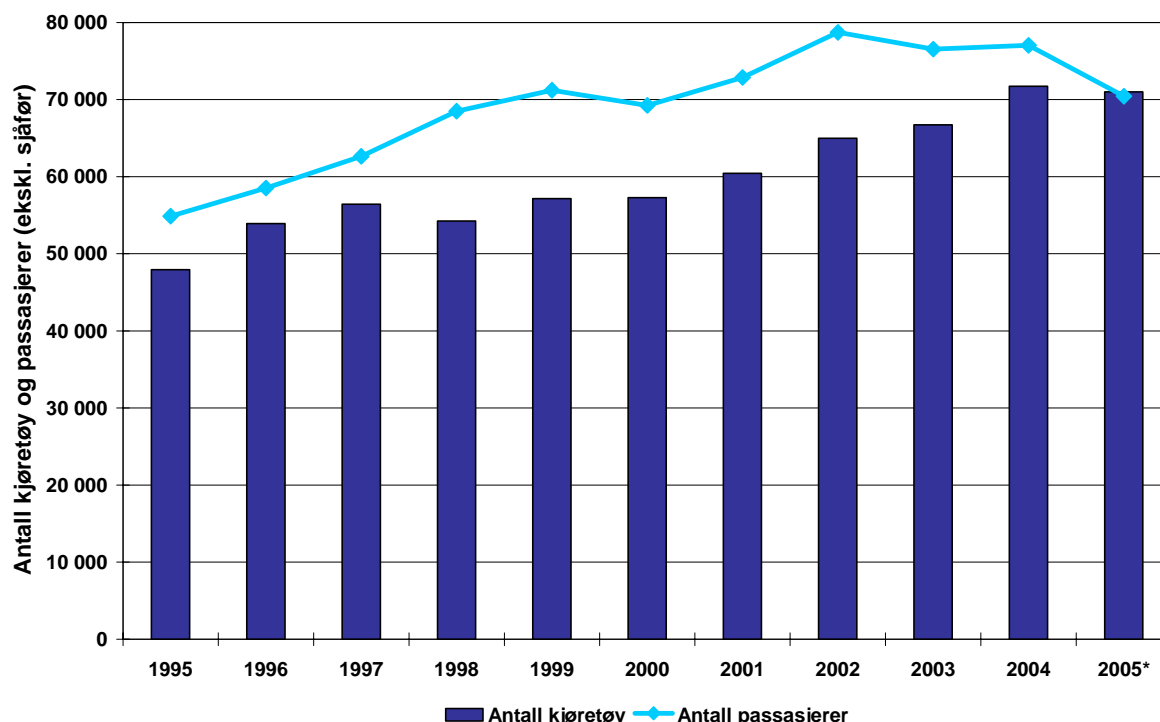
Tabell 2.2: Fullpristakster på ferjesambandet Festvåg-Misten. Kroner. 2005.

	Barn, honnør, militær	- 6 m	6 -7 m	7 -8 m	8 -10 m	10 - 12 m	12 - 14 m	14 - 17 m	17 - 19 m	19 - 22 m	MC/ moped
Voksne	10	49	121	143	191	234	282	344	394	463	34

Tabell 2.2 viser at en fullprispillett for en personbil (m/ fører) er 49 kr en vei. Fullpristakst for et vogn-tog er 463 kr. Høyeste rabatt er 40 % ved kjøp av klippekort med 50 klipp. Vi må anta at pendlerne reiser til rabatterte takster og de betaler således 29,40 kr ($49 \cdot 0,6$). Hver ekstra passasjer ut over fører må betale 20 kr en vei. Personrabatten er maksimalt 17 %, slik at en rabattert persontakst vil være 16,60 kr.

2.2.3 Trafikk og trafikkutvikling

Trafikkutviklingen mellom Festvåg og Misten er vist i Figur 2.2.



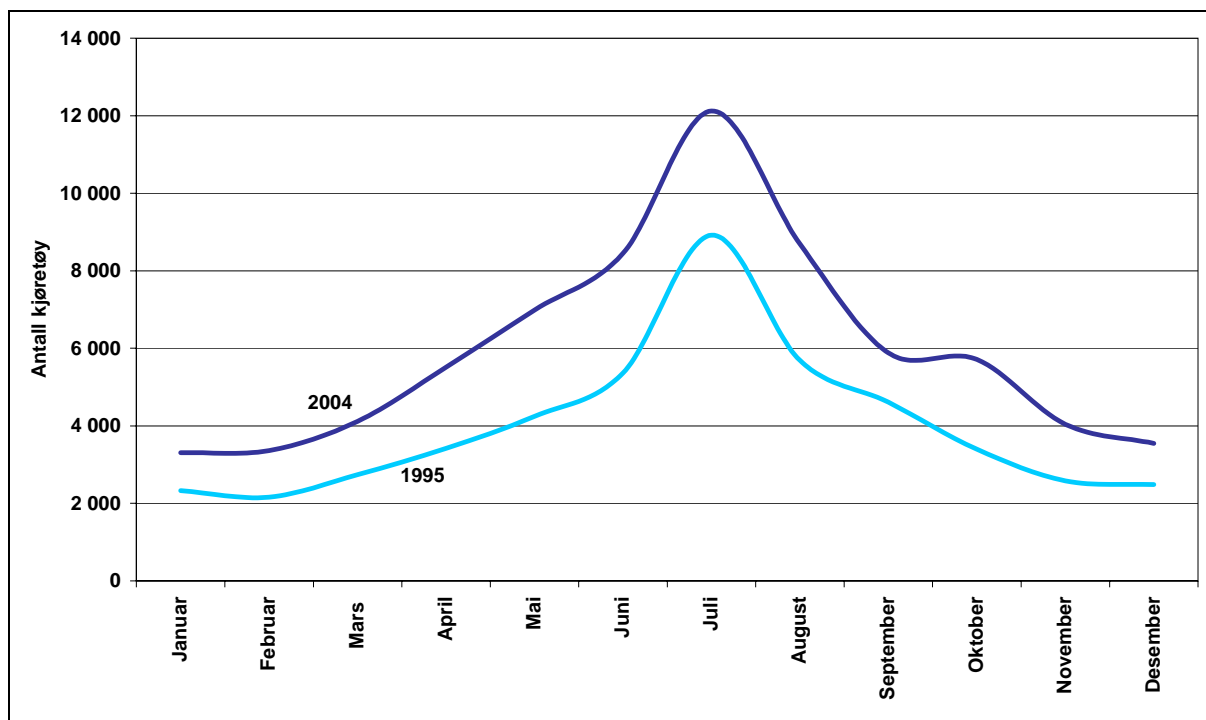
Figur 2.2: Antall kjøretøy og passasjerer fraktet på ferjesambandet Festvåg-Misten. 1995-2005⁴.

Av Figur 2.2 ser vi at antall kjøretøy har vist en økning hvert år med unntak av 1998, da det var en trafikknedgang fra året før. I 1995 ble det fraktet ca. 48 000 kjøretøy (56 576 PBE) over sambandet mens det i 2004 ble fraktet vel 71 700 kjøretøy (84 800 PBE). Dette tilsvarer en økning på 50 % i løpet av 9 år, tilsvarende en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 6,5 %. Hvis vi ser på endringen i antall fraktete passasjerer (ekskl. sjåfør), så følger den om lag samme utvikling som antall kjøretøy. I 1995 ble det fraktet i alt 54 900 passasjerer mens dette tallet var økt til 76 800 i 2004. I 2004 var det i gjennomsnitt 1,1 passasjer pr. kjøretøy; dvs. sjåfør pluss 1,1 passasjer. I 2005 forventes det en liten nedgang (vel 1 %) i antall fraktete kjøretøy, mens nedgangen i antall passasjerer (ekskl. fører) antas å bli noe større (anslagsvis 9 %). Dersom denne prognosen slår til, vil 2005 bli et år da det er færre enn *en* passasjer pr. kjøretøy (0,99). Hva denne nedgangen skyldes er vanskelig å si.

Antall tunge kjøretøy ligger i hovedsak mellom 200 og 300 pr. måned, høyest om sommeren. Det siste skyldes i hovedsak trafikk av turistbusser. Gjennomsnittlig tungtrafikkandel er ca. 4,5 %.

Trafikken varierer betydelig over året. Dette illustreres godt i Figur 2.3.

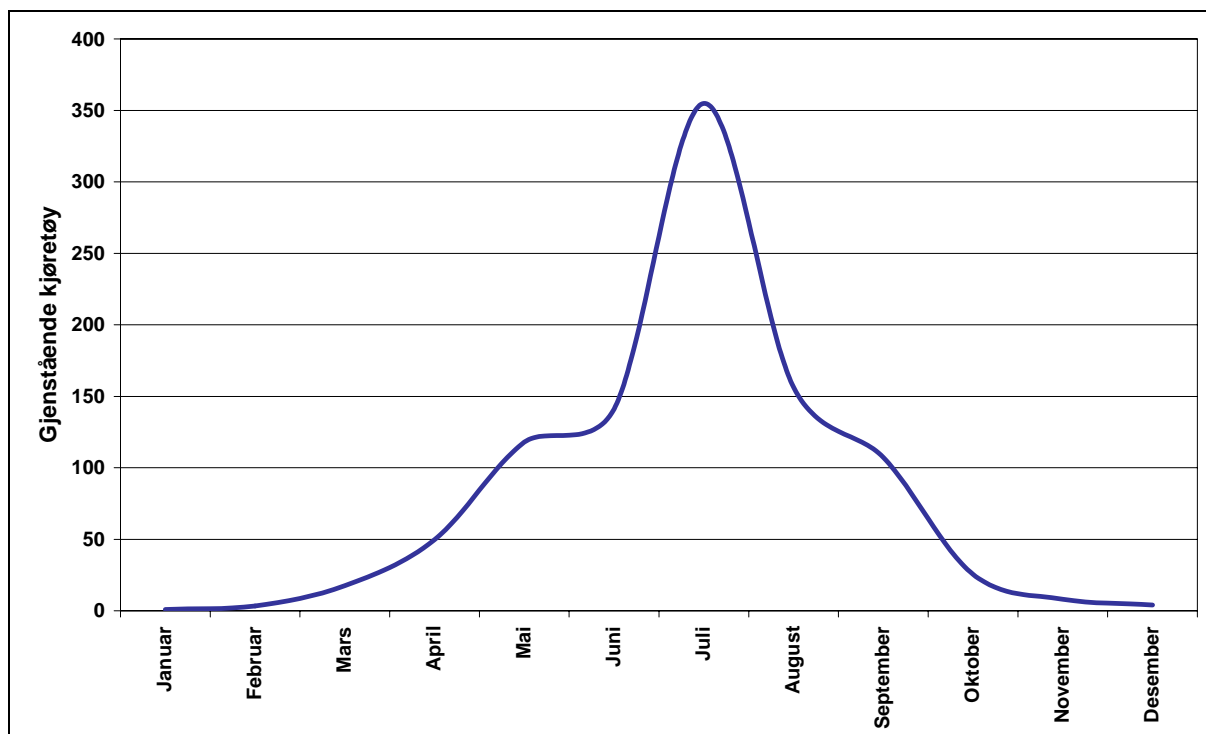
⁴ Tallene for 2005 er basert på trafikken i perioden januar t.o.m. oktober. Vi har videre forutsatt at trafikken i november og desember 2005 blir den samme som i tilsvarende måneder i 2004.



Figur 2.3: Antall kjøretøy fraktet pr. måned på ferjesambandet Festvåg-Misten. 1995 og 2004.

Figur 2.3 viser om lag samme sesongvariasjoner i 1995 og 2004. I begge årene foregikk 40 % av trafikken i de tre sommermånedene. Juli er den desidert travleste måneden. Det fraktes 3,7 ganger flere kjøretøy i juli enn i januar.

Antall gjenstående kjøretøy er en indikator på pendlernes problemer ved å ikke komme med ønsket ferjeavgang. Gjenstående kjøretøy oppgis pr. måned og forklarer dermed *ikke* hvilke dager eller avganger som er særskilt belastet. Fordelingen av antall gjenstående kjøretøy over året er vist i Figur 2.4.



Figur 2.4: Antall gjenstående kjøretøy pr. måned på ferjesambandet Festvåg-Misten. Gjennomsnitt for perioden 1995 til 2004.

Figur 2.4 viser antall gjenstående kjøretøy som et gjennomsnitt for årene 1995 til 2004. Av figuren ser vi at variasjonen over året er betydelig. I vinterhalvåret er det tilnærmet ingen problemer med gjenstående biler, mens det i sommerhalvåret, spesielt juli, kan være flere hundre hver måned. Til tross for økende trafikk på sambandet de siste årene, indikerer statistikken for gjenstående kjøretøy ingen klar trend. Fra 1995 til 2004 har gjenstående kjøretøy på årsbasis lagt på rundt 1 000. Bildet i Figur 2.4 bekreftes også av pendlerne. Alle er enige om at problemene er klart størst om sommeren. Når det gjelder ukedager, mener 8 av 10 at problemene er størst på fredager men det er også en del gjenståingsproblemer torsdag og søndag.

Når det er kjøretøy som ikke kommer med ønsket avgang på grunn av at ferja blir full, returnerer ferja og henter gjenstående kjøretøy dersom det er tid til dette mellom to avganger. I og med at overfartstiden er rundt 10 minutter, innebærer dette at en normal ekstra ventetid når en må stå over en avgang er rundt 25 minutter.

3. PENDLERNES SITUASJON FØR INNFORING AV FORKJØRSRETT

I april 2005 var det 43 personer som ble godkjent som pendlere, og som således fikk pendlerkort. Av disse ble det, som nevnt i avsnitt 1.2 sent ut spørreskjema til 41 personer, hvorav 38 personer returnerte skjemaet i utfylt stand.

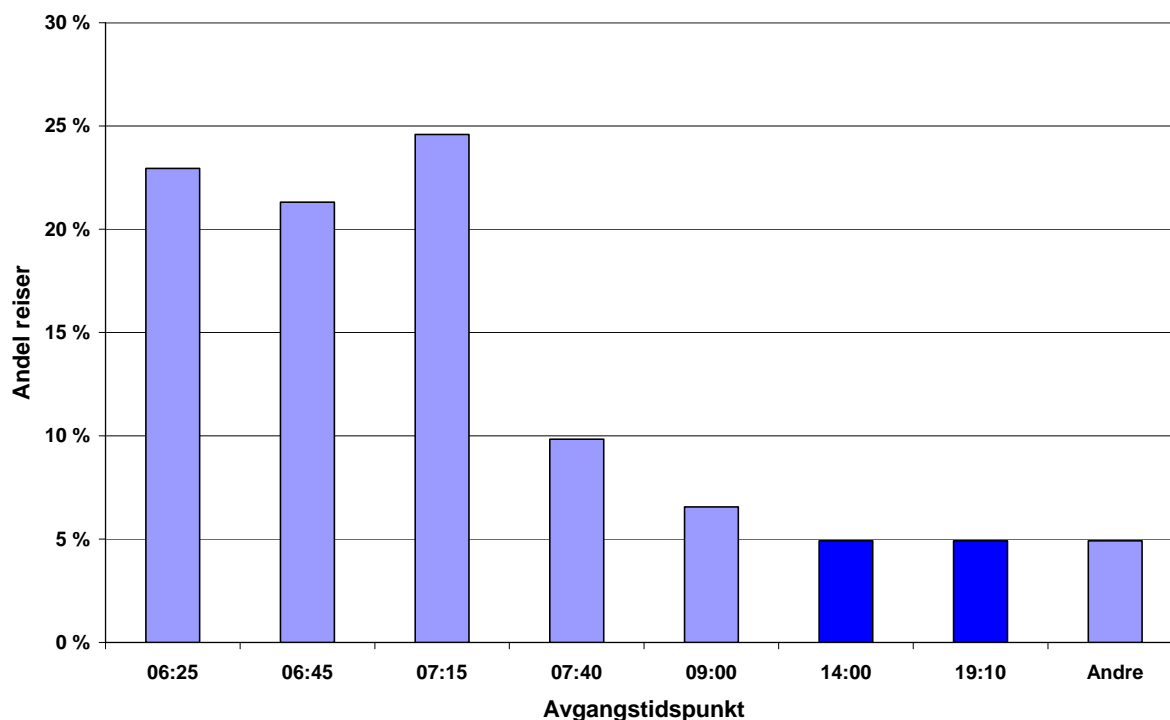
3.1 Litt om pendlerne

De som svarte hadde i gjennomsnitt vært pendlere i 8 år, der den ferskeste kun hadde vært pendler i ett år mens den mest erfarne hadde pendlet i 23 år. 76 % svarte at de normalt har fast oppmøtetid på jobb, mens 13 % har delvis fleksibel arbeidstid. De resterende har stor fleksibilitet knyttet til arbeidstiden eller et helt spesielt jobbmønster. 2/3 av pendlerne arbeider i Bodø sentrum, mens den resterende tredjedelen stort sett arbeider rett utenfor sentrumskjernen.⁵ Et par personer arbeider på Skau, som ligger om lag 10 minutter med bil fra ferjeleiet i Festvåg.

3.2 Reisehyppighet og reisetidspunkt

73 % av respondentene reiser daglig (5 dager pr. uke) til fra jobb, mens 14 % oppgir at de har 3 daglige arbeidsreiser pr. uke. Av de resterende 13 % arbeider de fleste 4 dager pr. uke. Når det gjelder antall årlige arbeidsreiser med ferja, svarer 1/3 at de reiser rundt 230 turer (frem og tilbake). Dette skulle tilsvare en jobb på 5 dager pr. uke. Færrest årlige arbeidsreiser er 100 mens en person har oppgitt 288 årlige arbeidsreiser. Gjennomsnittet er 204 reiser pr. år. I en normal arbeidsuke foretar hver pendler 4,6 arbeidsreiser (frem og tilbake) i gjennomsnitt. Totalt sett foretar respondentene om lag 7 200 årlige arbeidsreiser. Dette skulle generere 14 400 reiser, som utgjorde 21 % av antall årlige reiser med personbil på sambandet i 2004. Hver femte personbil er altså en "pendlerbil".

Pendlerne benytter ulike ferjeavganger. I Figur 3.1 vises de avgangene som benyttes fra Misten.



Figur 3.1: Avganger fra Misten som benyttes for reiser fra bosted til arbeidssted.

⁵ Bodø sentrum definerer vi som området innenfor riksveg 80, Olav V gate og riksveg 834.

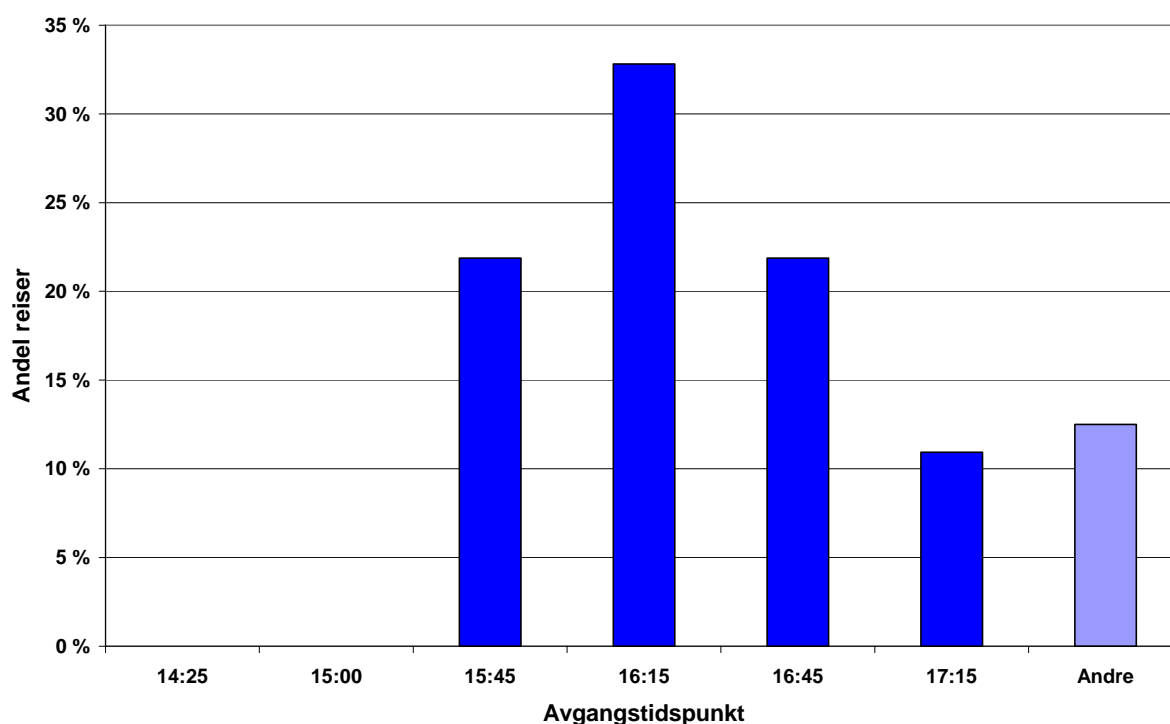
Som det framgår av Figur 3.1 så er det de tre avgangene om morgenen (kl. 06.25, 06.45 og 07.15) som benyttes mest. Om lag 70 % av reisene foregår på disse 3 avgangene. Det er imidlertid kun på avgangene kl. 14.00 og kl. 19.10 problemene er så store at pendlerne har behov for forkjørsrett. Disse er merket med mørkeblå farge i figuren. I følge de registreringer av pendlerbiler som ferjemannskapet foretok i uke 17, 18, 28 og 42, er fordelingen av pendlerbiler på de to aktuelle avgangene som følger:

Kl. 14.00: 71 %

Kl. 19.10: 29 %

Ut fra Figur 3.1 ser vi at de fleste pendlerne reiser på andre avganger enn de to avgangene som pendlerne har forkjørsrett på.

I Figur 3.2 har vi vist de avgangene fra Festvåg som pendlerne oppgir at de som oftest benytter.



Figur 3.2: Avganger fra Festvåg som benyttes for reiser fra arbeidssted til bosted.

Som vi ser av Figur 3.2, er det avgangene kl 15.45, 16.15 og 16.45 som benyttes mest. Ca. 76 % av arbeidsreisene skjer på en av disse tre avgangene. Fra Festvåg har pendlerne forkjørsrett på avgangene kl. 14.25, 15.45, 16.15, 16.45 og 17.15. Hvis vi tar utgangspunkt i de registreringer som ferjemannskapet har foretatt, viser det seg at pendlerne fordeler seg på de aktuelle avgangene som følger:

Kl. 15.45: 20 %

Kl. 16.15: 38 %

Kl. 16.45: 32 %

Kl. 17.15: 10 %

Vi ser av Figur 3.2 at det er relativt godt sammenfall mellom de avgangene som pendlerne selv opplyser at de stort sett benytter, og de avgangene som ferjemannskapet har registrert pendlerbiler på. Det er altså ingen pendlerbiler på avgangen kl. 14.25 fra Festvåg.

Ut fra det ovenstående kan vi si at en typisk pendler på Kjerringøy er en person som har fulltidsjobb i Bodø sentrum med fast oppmøtetid og som reiser med ferja kl. 07.15 fra Misten og returnerer med ferja som går kl. 16.15 fra Festvåg.

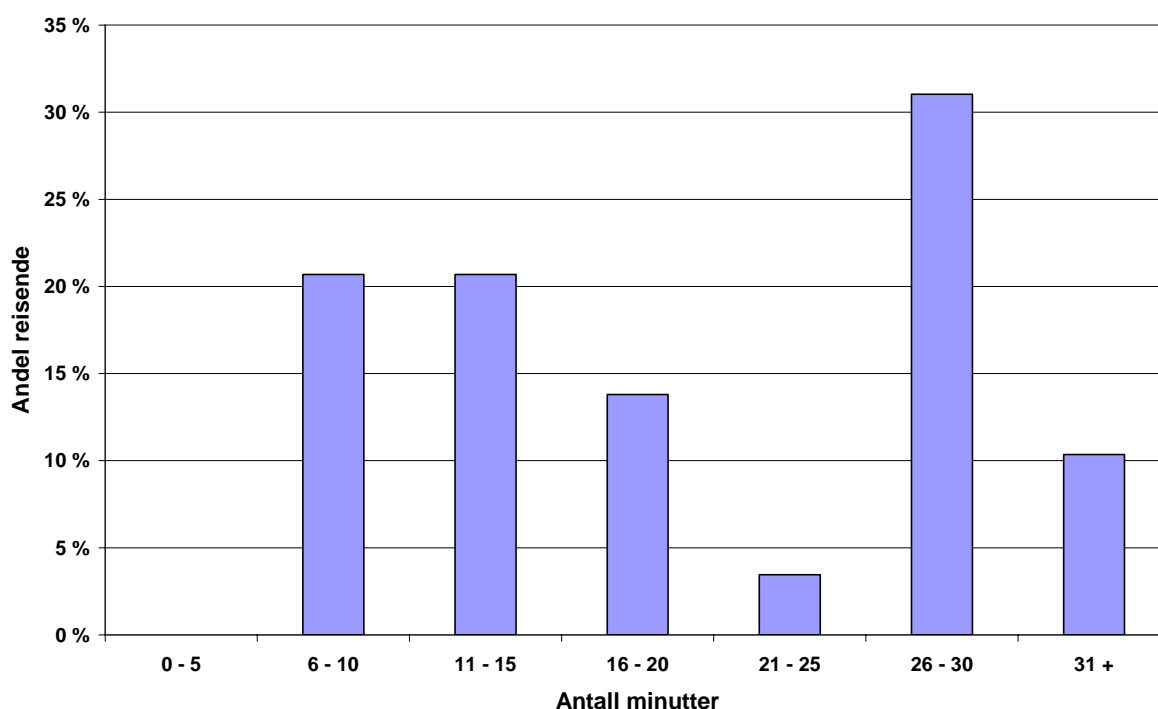
3.3 Hvordan tilpasser pendlerne seg?

Når pendlerne ut fra erfaring vet at det kan være problemer med å komme med ønsket avgang, er det vanlig at de kjører tidligere hjemmefra og fra arbeid, slik at sannsynligheten for å komme med ønsket avgang øker. Det er imidlertid også mulig å dra *senere* fra jobb for å unngå de mest belastede avgangene. 70 % av respondentene oppgir at de drar tidligere hjemmefra når de forventer at det er mange som skal reise med ferja fra Misten. De resterende 30 % foretar ingen spesielle tilpasninger. Når det gjelder returreisen (fra arbeid til bosted) oppgir kun 18 % at de reiser tidligere fra jobb for å øke sannsynligheten for å komme med ønsket ferjeavgang fra Festvåg. Her oppgir 8 % (3 personer) at de drar senere fra jobb for å unngå kø. De resterende 74 % gjør ingen spesielle tilpasninger i forhold til når de forlater arbeidsplassen.

Det at mange reiser tidligere hjemmefra mens få reiser tidligere fra jobb for å komme langt frem i ferjekøen, henger naturlig sammen med at 76 % av pendlerne oppgir at de har fast oppmøtetid på jobb (og sannsynligvis også en fast sluttid).

Når det gjelder de som oppgir at de reiser tidligere hjemmefra eller fra jobb for å øke sine sjanser til å komme med ønsket ferjeavgang, så framskynder disse sine reiser i gjennomsnitt 24 minutter. Her er det imidlertid store ”sprik” i svarene slik det framgår av Figur 3.3.

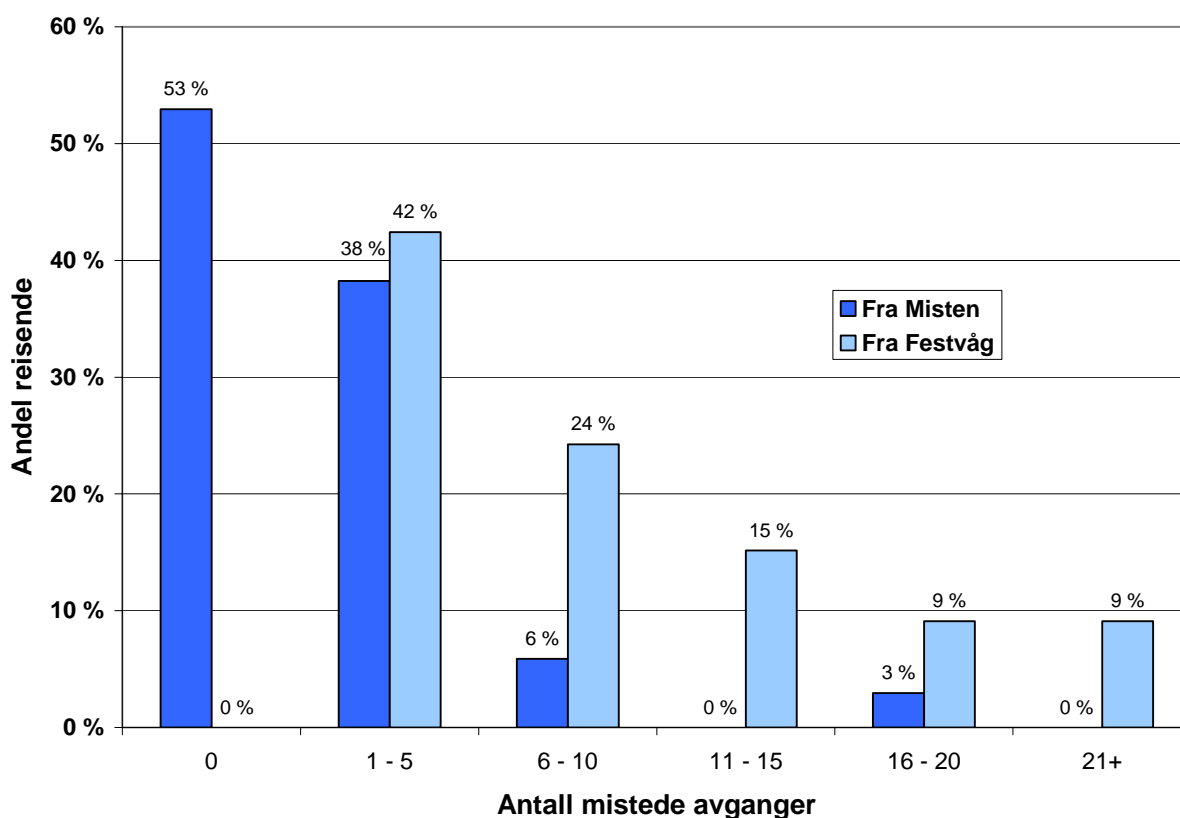
Som det framgår av Figur 3.3, så varierer tidsangivelsene relativt mye. 40 % oppgir at de framskynder sine reiser mellom 6 og 15 minutter mens 18 % anslår at de framskynder sine reiser mellom 16 og 25 minutter. De resterende 42 % svarer at de reiser 26 minutter eller mer før de ville ha reist hvis de var sikre på å komme med ønsket avgang.



Figur 3.3: Antall minutter pendlerne oppgir at de framskynder sine arbeidsreiser når de forventer ”full ferje”. (N=29).

3.4 Hvor ofte mistes ønsket avgang?

I spørreskjemaet som pendlerne måtte svare på, spurte vi også om hvor ofte de hadde mistet ønsket ferjeavgang i 2004 pga. stor kø. Fra Misten mistet hver pendler i gjennomsnitt 2,3 avganger i 2004. Fra Festvåg var problemene betydelig større. Her oppgav hver pendler å ha mistet i gjennomsnitt 10,5 avganger dette året. Dermed mistet hver pendler i gjennomsnitt 12,8 avganger i 2004. Hvis vi antar at det til en hver tid er 40 aktive pendlere, innebærer dette at disse i gjennomsnitt mister 512 avganger årlig, fordelt på 92 fra Misten og 420 fra Festvåg.⁶ Spredningen i svarene på antall mistede ferjeavganger pga. kø i 2004 er vist i Figur 3.4.



Figur 3.4: Fordeling av antall mistede ferjeavganger fra Misten og Festvåg. Tall fra 2004. (N=34).

Som vi ser ut fra Figur 3.4 var det 53 % av pendlerne som svarte at de aldri mistet ferjeavganger fra Misten. Av de 47 % av pendlerne som svarte at de hadde mistet ønskede ferjeavganger i 2004, hadde de aller fleste av disse mistet mindre enn 5 avganger. Fra Festvåg er situasjonen betydelig annerledes. Her hadde *alle* pendlerne opplevd å ha mistet en eller flere avganger i 2004 på grunn av lang kø. 42 % svarte at de hadde mistet inntil 5 avganger, men det var også en ikke ubetydelig andel (18 %) som hadde mistet mer enn 15 avganger i 2004.

I en situasjon med 40 aktive pendlere, og en gjennomsnittlig ekstra ventetid på 25 minutter ved å måtte stå over en ferjeavgang, påføres pendlerne en ekstra ventetid på 12 800 minutter pr. år ($12,8 * 25 * 40$). Dette gir en årlig ekstra ventetid på nesten 9 døgn.

⁶ Det vil til enhver tid være et visst antall personer som *ikke* benytter seg av ordningen pga. svangerskapspermisjon, sykemelding eller endrede arbeidsforhold.

4. SITUASJONEN ETTER INNFORING AV FORKJØRSRETT

I dette kapitlet vil vi dokumentere de erfaringer som er høstet fra forsøket så langt. Dokumentasjonen er basert på resultatene fra to spørreundersøkelser rettet mot pendlerne samt intervju med ferjemannskapet på MS Kjerringøy og rådgiver Monica Kolberg fra Statens vegvesen region nord (SVVN).

4.1 Erfaringer så langt

Nedenfor følger en beskrivelse av hvordan pendlerordningen rent praktisk håndteres samt de erfaringer en så langt har høstet rundt bruken av pendlerkortet samt ressursbruken knyttet til administrasjon og oppfølging av ordningen.

4.1.1 Praktisering

Søknader om pendlerkort skal rettes til SVVN hvor søknaden behandles. Dersom søkeren oppfyller vilkårene for å oppnå forkjørsrett (bostedsadresse Kjerringøy samt arbeidssted utenfor bygda), sender SVVN et godkjenningsbrev til den aktuelle søkeren, der betingelsene for bruken av forkjørsretten framgår. Sammen med brevet mottar pendleren et pendlerbevis (pendlerkort) som skal plasseres i vinduet foran sjåføren. Kortet er vist i Figur 4.1. Godkjenningsbrevet, der pendlerens navn er påført, skal også alltid ligge i bilen.



Figur 4.1: Pendlerkortet som benyttes under forsøksperioden.

Pendlerne skal møte opp senest 10 minutter før avgang, og stille seg i en egen kjørefil. I Festvåg er denne fila merket med et skilt som er plassert ved siden av veien. I Misten er det ikke skiltet for pendlerne. Her skal de stille seg ved siden av den ordinære køen. Dersom en pendler kommer mindre enn 10 minutter før avgang, skal han eller hun stille seg i den ordinære ferjekøen. Da gjelder ikke forkjørsretten. Grunnen til regelen om oppmøte minimum 10 minutter før avgang, er at ferjemannskapet normalt starter ombordkjøringen når det er 10 minutter til ferja skal seile. Når det er mange kjøretøy som skal ombord, trenger mannskapet denne tiden dersom rutetabellen skal overholdes.

Ferjemannskapet kan kontrollere om de som stiller seg i pendlerfila har gyldig pendlerkort plassert i vindusruta. Dette gjøres imidlertid i liten grad, da antall pendlere er begrenset og stort sett alle kjenner alle. Dermed blir det en stor grad av selvjustis. SVVN kan også kontrollere om de kjøretøyene som stiller seg i pendlerfila står der rettmessig. Dette innebærer for eksempel at den som sitter i kjøretøyet skal være den som har fått innvilget pendlerstatus og således står oppført med navn og adresse på tildelingsbrevet. Slike kontroller har imidlertid ikke vært gjennomført.

4.1.2 Misbruk/feilbruk

SVVN har fått tilbakemelding fra enkeltpersoner på Kjerringøy om at pendlerkortet har vært misbrukt. Tilbakemeldingen gjelder 5-6 navngitte personer. Disse skulle ha stilt seg i pendlerfila på reiser som ikke var knyttet til arbeid. Dette har irritert noen personer som da har kontaktet SVVN for å fortelle om forholdet. Det er noen pendlere som uttaler at: *”... det bør stilles strengere krav til de som ønsker pendlerkort”*. SVVN har viderebrakt informasjonen til lederen for Kjerringøy nærmiljøkontor, som skulle ta opp disse sakene med de navngitte personene. Dette er i følge leder i Kjerringøy lokalutvalg gjort, og ”stridighetene” skal det nå være ordnet opp i. Videre har det også kommet opp en sak der en person har meldt flytting til sommerhus på Kjerringøy for å få rett til pendlerkort. Det er også en person som er uføretrygdet, som urettmessig skal ha stilt seg i pendlerfila.

4.1.3 Merarbeid

Ferjemannskapet har i praksis ikke noe merarbeid i forbindelse med forkjørsretten. Pendlerne kjenner opplegget og tilpasser seg det. Dette innebærer at når ferjemannskapet gir signal om at ombordkjøring kan starte, så kjører bilene som står i pendlerfila først ombord før bilene i den ordinære køen starter ombordkjøringen. Det har imidlertid, spesielt i startfasen, vært noen konflikter mellom ”pendlerkøen” og den ordinære køen ved ombordkjøring. Her er det en pendler som kommenterer at: *...”jeg måtte selv ut å styre køen for å få komme med”*. Fra høsten 2005 har ordningen i følge ferjemannskapet fungert godt.

SVVN har hatt en del merarbeid i forbindelse med forsøket. Det har vært en del ekstraarbeid i tilknytning til brukergodkjenningen. Før en bruker kan godkjennes, må det for eksempel sjekkes om personen har bosted på Kjerringøy. Dette gjøres ved å kontakte Folkeregisteret. Ellers har det vært en del arbeid i forbindelse med oppfølging av klager både i forhold til avslag på søknad om brukerstatus men også i forhold til håndtering av klager på misbruk av forkjørsretten.

4.1.4 Oppmerking og informasjon

Som nevnt tidligere er det kun på ferjeleiet i Festvåg at oppstillingsplass for pendlere er skiltet. Skiltet er imidlertid ganske lite, og plassert ved siden av veibanen og dermed relativt lite synlig. Informasjonen er kun på norsk. I Misten er det ingen form for oppmerking. Her skal pendlerne stille seg ved siden av den ordinære ferjekøen.

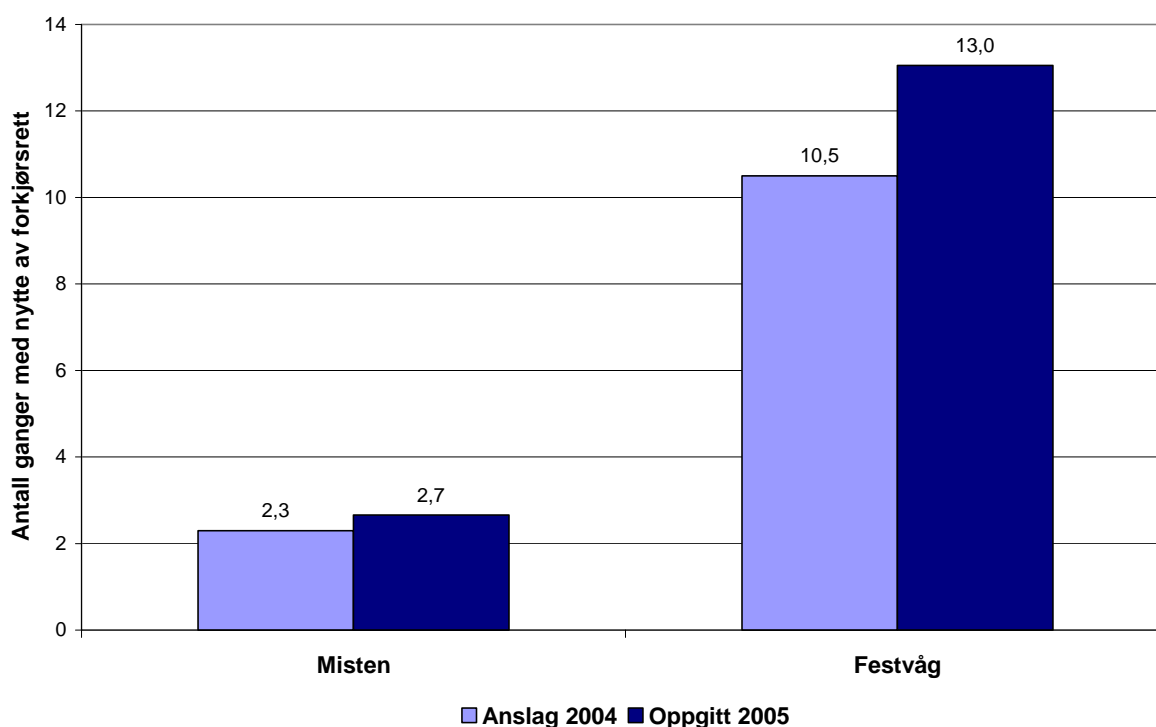
Det er en felles oppfatning både hos pendlerne og ferjemannskapet om at oppmerkingen er for dårlig. For lokalbefolkningen var dette en del problematisk rett etter oppstart av forsøket, men etter at reglene og prosedyrene knyttet til forkjørsretten er blitt kjent og akseptert, er dette ikke noe problem blant dem som benytter sambandet regelmessig. Det vil imidlertid kunne oppstå en del problemer og misforståelser i forhold til trafikanter som sjelden benytter sambandet og da spesielt utenlandske turister. I følge ferjemannskapet kan dette løses ved bedre skilting, der informasjon også gis på engelsk. Ideelt sett burde pendlerfila og den ordinære fila ha vært markert ved skilter på en travers over oppstillingsområdet, slik det er vanlig å skilte oppstillingsplassene på ferjeleiene. Alternativt kan et større skilt plassert ved siden av oppstillingsplass settes opp. Det er viktig at informasjon gis på minimum engelsk i tillegg til norsk.

4.2 Pendlernes situasjon etter innføring av forkjørsrett

Nedenfor vil vi redegjøre for pendlernes "reisehverdag" etter at de fikk forkjørsrett 29. mars 2005.

4.2.1 Betydningen av forkjørsretten

La oss nå se på betydningen av forkjørsretten. I førundersøkelsen (spørsmål 7) bad vi pendlerne om å gjøre et anslag på hvor ofte de mistet ønsket avgang i 2004 pga. lang kø. Jf. avsnitt 3.4. I etterundersøkelsen bad vi pendlerne gjøre et anslag på hvor mange ganger de ville ha mistet ønsket avgang dersom de *ikke* hadde hatt forkjørsrett (spørsmål 1). Dette kan vi da tolke som det antall ganger en har hatt nytte av pendlerkortet.⁷ Dersom vi sammenholder svarene på disse to spørsmålene får vi et bilde som vist i Figur 4.2.⁸



Figur 4.2: Antall ferjeturer pr. år pr. pendler der forkjørsrett ville ha hatt (anslag 2004) og har hatt (oppgitt 2005) reell nytte.

Av Figur 4.2 ser vi to ting. For det første er problemene med gjenstående kjøretøy klart størst i Festvåg. For det andre er pendlernes anslag på hvor ofte de mistet ønsket avgang i 2004 noe lavere enn det antall ganger de har oppgitt å ha hatt nytte av pendlerkortet. Forskjellen kan selvfølgelig være tilfeldig, men den kan også skyldes at pendlerne etter å ha fått forkjørsretten har tilpasset seg slik at de kommer tettere opp til avgang enn det de ellers ville ha gjort. Når en ankommer ferjekaien tettere opp til ferjeavgang, vil sannsynligheten for *ikke* å komme med øke, alt annet likt. Pendlerne selv bekrefter også at de til en viss grad har endret reiseatferd noe pga. pendlerkortet, jf. avsnitt 4.2.2.

⁷ I og med at pendlerne får kjøre først om bord på ferja, og følgelig få kjøre først i land, vil forkjørsretten også ha en viss nytte selv om en ville ha kommet med ferja *uten* å benytte forkjørsretten.

⁸ Siden pendlernes svar på hvor mange ganger de har hatt nytte av pendlerkortet er basert på reiseaktiviteten i perioden april til begynnelsen av november, har vi anslått et tall på årsbasis ved å ta utgangspunkt i årsfordelingen av gjenstående kjøretøy, jf. Figur 2.4.

Ser vi nærmere på svarene, så var det 46 % som oppgav at de *ikke* hadde hatt nytte av pendlerkortet (de ville allikevel kommet med om de hadde måttet stille seg i den ordinære køen) fra Misten, mens det kun var 7 % som svarte at de *ikke* hadde hatt noen nytte av kortet ved reiser fra Festvåg. Basert på pendlerne svar, og omregnet til et helt år, medfører forkjørsretten at pendlerne slipper å stå over 628 avganger, hvis vi regner med 40 aktive pendlere. Dette er 4 % flere avganger enn det pendlerne oppgav å ha mistet i 2004.

4.2.2 Endring i reiseatferd

Som redegjort for i avsnitt 3.3, så tilpasset en del av pendlerne seg tidligere ved å fremskynde avreisetidspunktet, både hjemmefra og fra arbeid for å øke sannsynligheten for å komme med ønsket ferjeavgang. I gjennomsnitt ble reisene fremskyndet 24 minutter.

I etterundersøkelsen spurte vi pendlerne om hvordan de nå tilpasser seg, jf. spørsmål 2 og 3. Svarene viser at om lag $\frac{3}{4}$ av pendlerne reiser slik de tidligere gjorde mens de resterende, bortsett fra en person, reiser noe senere hjemmefra og fra jobb enn det de gjorde før de fikk forkjørsrett.⁹ I gjennomsnitt reiser pendlerne 6 minutter senere hjemmefra og 2 minutter senere fra jobb enn det de gjorde før de fikk pendlerkortet. Dette kan synes som en svært liten atferdsendring, men må sees i lys av kravet om oppmøte 10 minutter før avgang for at forkjørsretten skal kunne benyttes. Dette gjør nok at en del må legge inn en "ekstra" tidsbuffer for å unngå å komme for sent og dermed måtte stille seg i den ordinære køen. 10 minutters regelen er da også spesielt kommentert av 4 personer.

4.2.3 Betalingsvillighet for forkjørsrett

I spørreskjemaet vi benyttet til etterundersøkelsen, spurte vi pendlerne om hvor mye de *maksimalt* var villige til å betale for å få beholde pendlerkortet dersom de i framtiden må betale for å få beholde forkjørsretten. 69 % svarte at de *ikke* var villige til å betale for å få beholde pendlerkortet mens den personen som hadde størst betalingsvillighet var villig til å betale 1 500 kr pr. år. Gjennomsnittlig betalingsvillighet var 153 kr pr. år.¹⁰ Samlet årlig betalingsvillighet for *alle* pendlerne er 4 900 kr. Dersom vi baserer oss på pendlerne oppgitte nytte av pendlerkortet, har de en betalingsvillighet på ca. 8 kr (4 900/628) for å slippe å stå over en avgang.

Ut fra antall ganger pendlerne hadde måttet stå over en avgang hvis de ikke hadde hatt forkjørsrett samt redusert ventetid pga. at forkjørsretten medfører et noe senere avreisetidspunkt, kan vi, på bakgrunn av pendlerne betalingsvillighet for forkjørsretten utlede at en "gjennomsnittspendler" har ventetidskostnader pr. time på vel 10 kr.¹¹

Satsene for ventetid knyttet til reiser til/fra arbeid skal i følge Håndbok 140 fra Statens vegvesen, settes til anbefalt tidsverdi pr. persontime i kjøretøyet vektet med en ventetidsfaktor på 1,2. Ved en anbefalt tidskostnad i kjøretøyet på 55 kr pr. persontime, innebærer dette en tidskostnad ved venting på 66 kr pr. persontime.

Ut fra pendlerne betalingsvillighet for pendlerkortet har altså en "gjennomsnittspendler" en ventetidskostnad pr. time på 10 kr. Dette er betydelig lavere enn det som anbefales brukt av Vegdirektoratet

⁹ Den aktuelle personen oppgav å reise *tidligere* hjemmefra pga. kravet om oppmøte minimum 10 minutter før avgang for å kunne bruke forkjørsretten.

¹⁰ De som hadde en betalingsvillighet større enn null (10 personer), var i gjennomsnitt villige til å betale 455 kr pr. år for å få beholde forkjørsretten. Om pendlerne svarer taktisk på dette spørsmålet er ikke godt å vite. Dersom de tror at det de svarer er viktig for om forkjørsordningen blir permanent eller ikke, vil de nok oppgi en høy betalingsvillighet for å synliggjøre at ordningen har stor nytte for dem. Hvis de derimot tror at det er sannsynlig at de i framtiden vil være nødt til å betale for forkjørsretten og at det beløpet de da oppgir vil ha betydning for hvor mye de må betale for et pendlerkort, vil de ha motiv for å oppgi et lavt beløp. Alt i alt trekker vel dette i retning av at de har oppgitt et beløp som er rimelig i samsvar med hvordan de verdsetter det å komme først i køen.

¹¹ Dersom vi kun tar med de som har en betalingsvillighet større enn null, øker tidskostnadene pr. time til 31 kr.

ved nytte- kostnadsanalyser, jf. Håndbok 140. Her anbefales benyttet en ventetidskostnad på 66 kr pr. persontime. En mulig årsak til den lave betalingsvilligheten nok kan være at pendlerne betrakter forkjørsretten som en form for "rettighet" eller "selvfølgelighet", som det ikke skal betales noe ekstra for å ha. Dette framgår også av en del kommentarer på spørreskjemaene. Dersom vi kun tar med de som oppgav en positiv betalingsvillighet for pendlerkortet, får vi en ventetidskostnad på 31 kr pr. persontime. Dette tallet ligger nærmere Vegdirektoratets anbefalinger.

4.2.4 Andre synspunkter fra pendlerne

På spørsmål 5 i spørreskjemaet bad vi pendlerne ta stilling til 8 ulike påstander på en skala fra 1 til 4, der 1 er "svært enig" og 4 er "svært uenig". Dersom vi betrakter måleskalaen som en intervallskala og tolker gjennomsnittsverdier lavere enn 2,0 som at man er enig i påstanden og gjennomsnittsverdier større enn 3 som at man er uenig, kan vi presentere resultatene som vist i Tabell 4.1.

Tabell 4.1: Pendlerne på Kjerringøy sine synspunkter på ulike påstander om ordningen med forkjørsrett på ferja mellom Festvåg og Misten.

<i>Påstand</i>	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maksimum</i>	<i>Gjennomsnitt</i>	<i>Merknad</i>
Ordningen har hatt stor nytte for meg	30	1	2	1,07	Enig
Ordningen bør bli permanent og fortsatt gratis	32	1	4	1,09	Enig
Ordningen er helt unødvendig	32	3	4	3,97	Uenig
Ordningen bør bli permanent men brukerne bør betale noe for fordelen	29	2	4	3,69	Uenig
Ordningen er urettferdig overfor dem som ikke får pendlerkort	31	1	4	3,84	Uenig
Ordningen bør heller erstattes med større rabatter for pendlerne	24	1	4	3,33	Uenig
En permanent ordning vil medføre at flere vil velge å bosette seg på Kjerringøy	27	1	4	1,41	Enig
Ordningen burde gjelde på alle avganger	28	1	4	2,32	Usikker

Som det framgår av Tabell 4.1, så er det stor enighet om at forkjørsretten er nyttig og bør videreføres som en permanent *gratis* ordning. I og med at pendlerne er unisont enige i at ordningen er nødvendig samt også enige om at en permanent ordning *ikke* bør koste noe for brukerne, tyder det på at de har svart rasjonelt. Det er også stort sett enighet om at forkjørsretten er rettferdig overfor dem som ikke får pendlerkort. Her er det en pendler som kommenterer at: *"De "andre" brukerne av ferja jeg har snakket med uttrykker bare forståelse og er positive til at vi som dagpendler til Bodø endelig får forkjørsrett"*. Her er det imidlertid 2 personer som har svart at de er "svært enig" og "litt enig" i at ordningen kan virke urettferdig. Det er også en klar overvekt av pendlerne som er uenige i at forkjørsretten heller bør erstattes med større rabatter for pendlerne. Her er det imidlertid 6 personer som er "svært enig" eller "litt enig" i at en heller burde få reise billigere enn å ha forkjørsrett. Det er også stort sett enighet om at en permanent forkjørsrett for pendlere vil få flere til å bosette seg i bygda. Den påstanden det er størst uenighet om er at ordningen burde gjelde på flere avganger. Av de 31 pendlerne som har svart på dette spørsmålet er 16 "svært enig" eller "litt enig" mens 12 er "litt uenig" eller "svært uenig". De resterende 3 har svart "vet ikke".

Det var flere av pendlerne som hadde skrevet kommentarer til pendlerordningen på spørreskjemaet. Blant annet er "10 minutters regelen" kommentert av flere. De som har kommentert kravet om

oppmøte minimum 10 minutter før avgang for å få benytte forkjørsretten, mener at det må være mulig å ankomme ferjeleiet tettere opp til avgang og allikevel beholde forkjørsretten. Den dårlige/manglende oppmerkingen av pendlerfila er også kommentert som et problem. Dette kombinert med en del rot under ombordkjøring ved at ferjemannskapet ikke går på land for å "dirigere" de to ulike køene, er noe som enkelte mener bør ordnes. Det er også noen som har kommentert at kravene for å få pendlerkort bør innskjerpes. Alle som har gitt tilleggskommentarer er enige om at ordningen er svært viktig for pendlerne og at den vil bli stadig viktigere i takt med en forventet trafikkøkning. Tryggheten med å vite at en er sikret å komme med ønsket avgang framheves av mange som svært positiv.

5. VURDERING AV SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET

I dette kapitlet vil vi forsøke å anslå den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av å innføre forkjørsrett for pendlere på ferja mellom Festvåg og Misten. For å kunne anslå lønnsomheten vil vi gjennomføre en konsekvensanalyse av tiltaket med tilhørende nytte- kostnadsanalyse basert på anbefalt metodikk i Håndbok 140 fra Statens vegvesen. Som et utgangspunkt vil et tiltak være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre dersom nytten av tiltaket er større enn kostnadene ved å gjennomføre tiltaket.

5.1 Konsekvenser av forkjørsretten

Forkjørsretten vil i hovedsak ha konsekvenser for følgende ”aktører”: Pendlerne, andre ferjebrukere, ferjemannskapet, tilskuddsmyndigheten (Statens vegvesen). Vi vil nedenfor kommentere effektene av ordningen med forkjørsrett for de ulike aktørene, og deretter, i avsnitt 5.2 forsøke å kvantifisere disse.

5.1.1 Pendlerne

Forkjørsretten til pendlerne gjør at disse er sikret å komme med ønsket ferjeavgang dersom de møter opp senest 10 minutter før den aktuelle avgangen. Dersom de møter senere mister de forkjørsretten og må stille seg i den ordinære ferjekøen. Som vist i avsnitt 3.3, var det en del av pendlerne som tidligere tilpasset seg på den måten at de kjørte ekstra tidlig hjemmefra eller fra jobb for å være sikre på å komme med ønsket avgang. Den ”ekstra” ventetiden som de da ble påført vil falle bort når de får forkjørsrett. Videre vil en pendler, dersom hun møter opp senest 10 minutter før avgang, være sikret å komme med ferja. Dermed unngår pendlerne å måtte stå over en ferjeavgang dersom antall kjøretøy som skal med ferja oversiger ferjens kapasitet, og man er svært langt bak i køen.

En annen fordel av forkjørsretten er den nytten pendlerne vil ha av prinsippet om ”first in first out”. De første som kjører om bord på ferja, vil også være de første som får kjøre i land. Det vil alltid være en fordel å komme først i land slik at en unngår køkjøring. Dette vil kunne redusere kjøretiden til pendlerne noe. Veien på begge sider av ferjesambandet er relativt smal og svingete, så det er opplagt en fordel å komme først av gårde, spesielt i perioder med saktegående turisttrafikk.

En mulig ulempe av 10 minutters regelen, er at noen kan bli påført økt ventetid. Dette vil kunne skje i de tilfeller pendleren normalt møter opp på ferjekaien mindre enn 10 minutter før avgang. Nå er det jo slik at selv om en har pendlerkort, så er en ikke ”tvunget” til å møte opp 10 minutter før ferja skal gå. Dersom en pendler erfaringsmessig vet at sannsynligheten til å komme med ferja er stor selv om man kommer kun 2 minutter før avgang, så kan en jo bare legge opp til det. Den eneste ulempen er da at en ikke kommer først om bord i ferja.

5.1.2 Andre ferjebrukere

For ”de andre”, som ikke har pendlerkort, vil forkjørsretten til pendlerne medføre en ulempe i de tilfeller en pendler fortrenger en annen trafikant. Anta at det på avgangen fra Festvåg kl. 16.15 er 4 kjøretøy med forkjørsrett. Når disse og de som står i den ordinære køen har kjørt om bord, står det fremdeles 6 biler igjen som ikke kommer med ferja. Dersom pendlerne ikke hadde hatt forkjørsrett ville da *maksimalt* 4 av de gjenstående bilene ha fått plass på ferja. Hvor mange av de som ikke har pendlerkort som ville ha kommet med, avhenger av hvilken plass i den ordinære køen ”pendlerbilene” ville hatt dersom de ikke hadde hatt forkjørsrett. Dersom *alle* ”pendlerbilene” i en situasjon *uten* forkjørsrett hadde vært lenger frem i køen enn den sjette siste bilen, ville de 6 gjenstående kjøretøyene vært de samme også i en situasjon uten forkjørsrett. Det er derfor ganske usannsynlig at de 4 fremste gjenstående kjøretøyene ville kommet med ferja dersom pendlerne ikke hadde kunnet kjøre først om bord.

I nytte- kostnadsanalysen har vi gått ut fra at det på avganger med både pendlerbiler og gjenstående kjøretøy vil x pendlerbiler fortrenge $x/2$ andre kjøretøy. Dvs. i en situasjon med 4 pendlerbiler og 4 gjenstående kjøretøy, antar vi at 2 av de gjenstående kjøretøyene fortrenkes av pendlerbilene. Ut fra kunnskapen om at pendlerne i en situasjon uten forkjørsrett tilpasser seg ved å ankomme ferjeleiet ekstra tidlig, er det rimelig å anta at flere av de gjenstående kjøretøyene også ville blitt stående igjen selv om pendlerne hadde måttet stille seg i den ordinære køen.

Prinsippet med at pendlerne kommer først om bord i ferja, og således pga. ”first in first out-prinsippet” også kommer først i land, vil kunne oppfattes som en ulempe av de personene som står fremst i den ordinære køen. Disse ville jo, uten pendlernes forkjørsrett, ha kommet først om bord i ferja.

5.1.3 Ferjemannskapet

Slik forsøksordningen praktiseres, har ikke ferjemannskapet noe merarbeid knyttet til om bordkjøringen på ferja. Når ombordkjøring skal starte gir de bare klarsignal til kjøretøyene som står i pendlerfila først, og så går resten stort sett av seg selv. Det er derfor rimelig å si at ordningen ikke medfører noen konsekvenser for ferjemannskapet.

5.1.4 Statens vegvesen

Når det gjelder tilskuddsmyndigheten (Statens vegvesen), så har forsøksordningen medført noe merarbeid i tilknytning til brukergodkjenningen, jf. avsnitt 4.1.3. Dette er i og for seg oppstartkostnader, og nå i ”driftsfasen” er det stort sett ikke noe arbeid med ordningen. Av direkte kostnader så har det påløpt utgifter til skilting på ferjeleiet i Festvåg og kostnader til opptrykk av pendlerkort samt saksbehandling i tilknytning til brukergodkjenningen. I følge Statens vegvesen er det samlet snakk om kostnader på ca. 8 000 kr. Vi vil i vår nytte- kostnadsanalyse derfor anslå oppstartkostnadene til 8 000 kr og forutsette ingen årlige driftskostnader.

5.2 Kvantifisering av konsekvensene

Nedenfor har vi forsøkt å kvantifisere den nytten forkjørsretten gir pendlerne samt de ulempene som de som ikke har denne forkjørsretten blir påført.

5.2.1 Nyten for pendlerne

Når vi skal kvantifisere nytten av prosjektet må vi sammenligne situasjonen før og etter tiltaket. Det bør nevnes at ikke alle effekter lar seg kvantifisere og prissette. Slike ikke-kvantifiserbare effekter må imidlertid tas med i en helhetsvurdering, og vil således bli diskutert til slutt. Nyten i pendleprosjektet vil utelukkende bestå av endring i tidskostnader i form av redusert ventetid. Det er hensiktsmessig å dele tidsbesparelsene i to deler; 1) pendleren slipper å stå over ferjeavganger og 2) pendleren kan utsette avreise både fra bosted og arbeidssted. Bakgrunn for beregninger av disse verdiene er gjennomsnittlige verdier fra undersøkelsene blant pendlerne og observasjoner foretatt av ferjemannskapet på MS Kjerringøy. Se for øvrig beregningsforutsetninger i vedlegg 4.

Vi vil først beregne nytten til en ”gjennomsnittspendler” og deretter aggregere tallene slik at de gjelder alle pendlerne. En ”gjennomsnittspendler” måtte 2004 stå over 2,3 avganger fra Misten og 10,5 avganger fra Festvåg. Når det er gjenstående kjøretøy gjør ferjen en ny tur umiddelbart slik at de reisende maksimalt opplever 25 minutter ekstra ventetid for hver avgang de må stå over. Med den nye forkjørsordningen slipper pendlerne å stå over avganger. Det er disse tallene som er benyttet når vi har beregnet nytten av redusert ventetid pga. at en slipper å stå over en avgang.

Når det gjelder utsatt avreise, oppgir pendlerne at de kan dra 6 minutter senere fra bosted til Misten og 2 minutter senere fra arbeidssted til Festvåg. Dette gjelder imidlertid *kun* for de arbeidsreiser som gjøres på oppsatte pendleravganger. Gjennomsnittlig antall arbeidsreiser er 204 hver vei, basert på det

antall reiser pendlerne oppgav å ha gjennomført i 2004. Av reisene fra Misten ble 10 % utført på de to aktuelle pendleravgangene, jf. Figur 3.1. Av reisene fra Festvåg ble 88 % av arbeidsreisene foretatt på pendleravganger, jf. Figur 3.2. Dette innebærer at antall reiser en ”gjennomsnittspendler” foretar på de avgangene der de kan benytte sitt pendlerkort blir 20 fra Misten og 180 fra Festvåg. Det er disse tallene vi har benyttet når vi har beregnet nytten ved redusert ventetid pga. senere avreise.

Ved å sammenstille denne informasjonen kan vi beregne tidsbesparelsene for en ”gjennomsnittspendler”, noe som gir oss følgende tall:

- Redusert årlig ventetid ved å slippe å stå over avganger: 320 min
- Redusert årlig ventetid ved utsatt avreise: 560 min
- Total årlig redusert ventetid: 880 min

Med en ventetidskostnad på 66 kr pr. time (se avsnitt 4.2.3) vil den reduserte ventetiden på 880 min gi en nytte på 506 kr pr. pendler pr. år. Dersom vi multipliserer denne gjennomsnittsnytten med antallet pendlere vil vi få den totale nytten for alle pendlerne i løpet av ett år. Det er for tiden (desember 2005) registrert 46 personer med pendlerrettigheter, hvorav 5-6 personer av ulike grunner *ikke* benytter seg av ordningen. I de videre vurderingene har vi derfor antatt at det til en hver tid er 40 aktive pendlere¹². Den totale årlige nytten for pendlerne blir dermed 38 720 kr.

I tillegg kommer de ikke-kvantifiserbare og ikke-prissatte nytteeffektene. Dette gjelder for eksempel nytten av å komme først ut av ferjen slik at pendlerne unngår å ligge bak turisttrafikk og annen saktegående trafikk samt følelsesmessige fordeler gjennom tryggheten av å vite at man alltid kommer med ferja. Videre vil også familien til pendleren ha nytte av forkjørsretten ved at tidspunktet for ”hjem-kosten” blir mer forutsigbart.

5.2.2 Nyttetapet for ”de andre”

Vi vil nå forsøke å kvantifisere det nyttetapet som de trafikantene som *ikke* har pendlerkort vil oppleve. Det eneste kvantifiserbare nyttetapet som kan prissettes for de andre trafikantene er ulempen ved å bli fortrengt av pendlerne. Som diskutert i avsnitt 5.1, opptrer denne ulempen kun i de tilfeller hvor en pendler, i en situasjon uten pendlerkort, ville ha fortrengt en annen bilist. Som begrunnet i avsnitt 5.1, antas det at antall fortrengte kjøretøy på en avgang med gjenstående kjøretøy, er lik halvparten av antall pendlerbiler. Ved denne forutsetningen vil andre reisende bli fortrengt av pendlere med forkjørsrett 256 ganger i løpet av et år. Med ventetidskostnader pr. persontime for fritidsreisende iht. Håndbok 140, og et gjennomsnittlig personbelegg pr. kjøretøy på 1,85, blir de samlede årlige ulempene 12 077 kr, målt i 2005-kr.

I tillegg kommer ikke-kvantifiserbare effekter som følelse av urettferdighet og ulempen ved å komme noe lengre bak i køen. Dette gjelder både for reiser av privat karakter samt trafikk i næringsøyemed.

5.3 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Et prosjekt anses som samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom prosjektets netto nåverdi er positiv. Ved beregningen benytter vi samme metode og forutsetninger som anbefales i Håndbok 140. Følgende sentrale forutsetninger legges til grunn:

- Investeringskostnaden ved oppstart, I_0 , er anslått til 8 000 kr og består av administrasjonsutgifter og utgifter til skilting på ferjekaiaen i Festvåg.

¹² Man kan tenke seg at det til enhver tid vil være et visst antall personer som ikke benytter seg av ordningen pga. svangerskapspermisjon, sykemelding eller endrede arbeidsforhold.

- Netto nytte er en årlig gevinst på 26 643 kr, og gjenspeiler differansen mellom pendlerne årlige nytte og de andres årlige ulemper.
- Diskonteringsrenten, r , settes til 4,0 % p.a.¹³
- Prosjektets levetid, t , settes til 25 år.
- Det forutsettes i utgangspunktet ingen trafikkvekst.

Den generelle formelen for beregning av netto nåverdi, NN , er:

$$(1) \quad NN = -I_0 + \frac{\text{Netto nytte}}{(1+r)^t}$$

Hvis vi benytter den generelle formelen fra (1) på pendlerprosjektet får vi:

$$(2) \quad NN = -8\,000 + \frac{26\,643}{(1,04)} + \frac{26\,643}{(1,04)^2} + \dots + \frac{26\,643}{(1,04)^{25}} = 408\,221$$

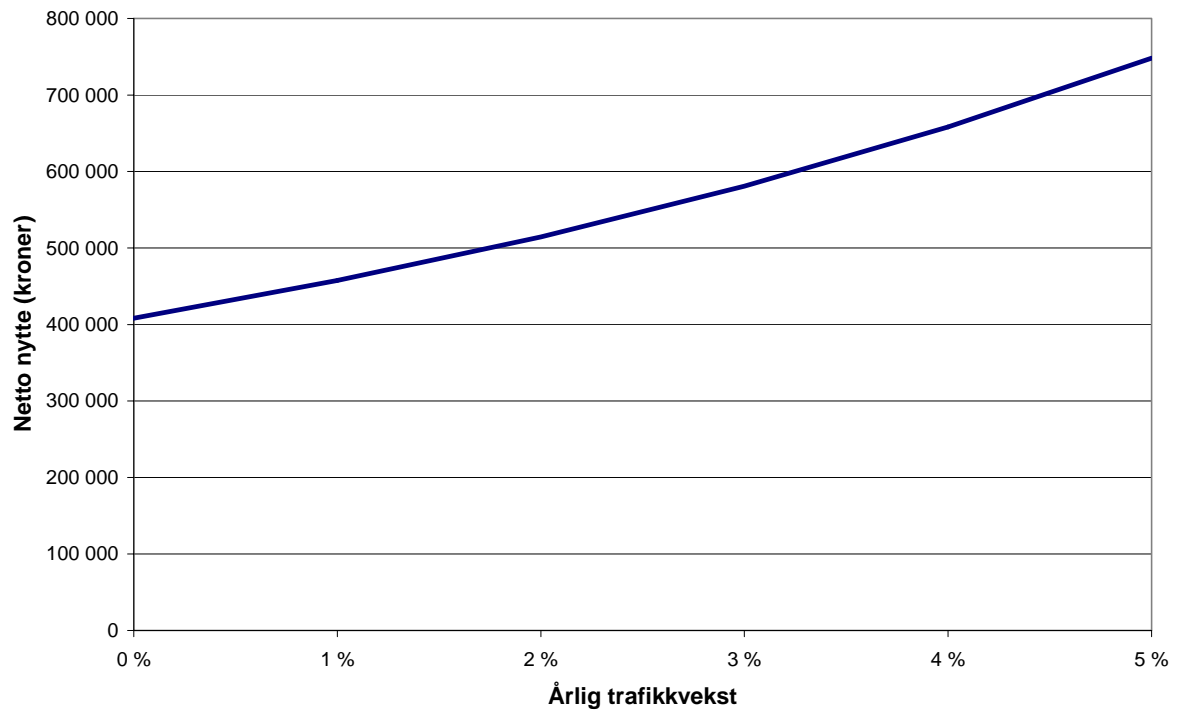
Fra beregningen i (2) ser vi at netto nytte av pendlerprosjektet er kr 408 221. Nyttens for pendlerne er 604 886 kr mens ulempen for "de andre" er 188 665 kr. Dermed kan prosjektet betraktes som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Prosjektets nytte- kostnadsbrøk (netto nytte dividert på totale kostnader) er 52. Prosjektet bør derfor gjennomføres som en permanent ordning dersom det ikke er andre forhold som skulle tilsi noe annet. NN indikerer at kostnadene må økes betraktelig før pendlerprosjektet blir ulønnsomt. Dette betyr at det kan investeres en god del i bedre oppmerking og informasjon på ferjeleiene både i Festvåg og Misten, før pendlerordningen blir ulønnsom i samfunnsøkonomisk forstand.

Hva vil skje dersom trafikken framover kommer til å øke? Som vist i Figur 2.2 har det vært en ikke ubetydelig trafikkøkning i perioden 1995-2005. Det er imidlertid usikkert hvordan trafikkutviklingen blir framover, men det er ikke urimelig å anta at trafikken vil fortsette å øke. Dette kan skje både ved at det bosetter seg flere personer på Kjerringøy med arbeidssted i Bodø sentrum slik at det genereres flere pendlerreiser, og ved en mer generell vekst både i fritidsreisetrafikken og turisttrafikken. Hvordan dette vil påvirke pendlerne nytte og "de andres" ulempe er imidlertid usikkert. Dette vil blant annet avhenge av hvordan trafikkøkningen fordeler seg på de ulike avgangene samt om det skjer endringer i kapasiteten i form av flere frekvenser eller innsetting av en større ferje. Hvis vi får en trafikkvekst *uten* at kapasiteten øker, kan vi imidlertid med rimelig sikkerhet at nytten av pendlerkortet vil øke samt at ulempene for de andre også vil øke. Da kan en rimelig antagelse være at årlig *netto* nytte av forkjørsretten øker i takt med trafikkøkningen.

Ved en forutsetning om at årlig netto nytte av pendlerordningen øker proporsjonalt med årlig trafikkvekst, vil netto nytte av pendlerordningen utvikle seg som illustrert i Figur 5.1.

Under forutsetning om uendret trafikk, er netto nytte av prosjektet vel 408 000 kr som tidligere beregnet. Ved en årlig trafikkvekt på henholdsvis 1 %, 2 %, 3 %, 4 % og 5 %, øker netto nytte til henholdsvis 457 000 kr, 515 000 kr, 581 000 kr, 658 000 kr og 748 000 kr, ved våre forutsetninger om sammenhengen mellom netto nytte og trafikkvolumet.

¹³ Fram til 23. september 2005 skulle det benyttes en kalkulasjonsrente på 8,0 % pr. år. I rundskriv R-109/2005 fra Finansdepartementet, anbefales den risikofrie kalkulasjonsrenten satt til 2,0 % med et "normalt" risikotillegg på 2,0 %. Den normale kalkulasjonsrenten skal nå således settes til 4,0 % p.a.



Figur 5.1: Netto nytte av pendlerordningen ved ulike forutsetninger om årlig trafikkvekst.

6. KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Pr. desember 2005 har 46 personer på Kjerringøy fått godkjent pendlerstatus og mottatt pendlerkort som gir dem forkjørsrett på 2 daglige avganger fra Misten og 5 daglige avganger fra Festvåg. Rundt 40 pendlere må betraktes som "aktive" ved at de har jevnlig arbeidsreiser der ferjesambandet benyttes. En typisk pendler på Kjerringøy er en person som har fulltidsjobb i Bodø sentrum med fast oppmøtetid og som reiser med ferja kl. 07.15 fra Misten og returnerer med ferja som går kl. 16.15 fra Festvåg. I 2004 mistet hver pendler i gjennomsnitt 13 ferjeavganger på grunn av stor kø. I tillegg til at forkjørsretten har medført at pendlerne er sikret på å komme med ønsket avgang så lenge de møter opp på ferjeleiet minimum 10 minutter før avgang, sparer de også ventetid ved at de ankommer ferjeleiet litt senere enn det de gjorde tidligere. En del "andre" trafikanter kan oppleve en ulempe ved at de blir fortrent av pendlere som har forkjørsrett.

Med utgangspunkt i bruk av standard tidskostnadsverdier for ventetid, viser våre beregninger at ordningen med forkjørsrett for pendlerne på ferjesambandet Festvåg-Misten er samfunnsøkonomisk lønnsom med svært god margin. Ved uendret trafikkvolum, gir prosjektet en *netto* nytte på 408 000 kr (fordelt på 604 886 kr i nytte for pendlerne og 188 665 kr i ulempe "de andre"). Pendlerne nytte av ordningen er altså over 3 ganger større enn den ulempen som påføres "de andre". Netto nytte øker til 580 000 kr ved en framtidig årlig trafikkvekst på 3 %. Nytte- kostnadsbrøken (netto nytte dividert på kostnader) uten trafikkvekst er 52. Det er således rom for å bruke en del kroner på bedre oppmerking og informasjon på ferjeleiene, før prosjektet vil bli samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Tilbakemeldingen fra pendlerne er svært entydig, og går på at forkjørsretten har gitt dem en bedre og lettere hverdag. Sikkerheten ved å alltid komme med ønsket avgang verdsettes høyt. Dette gjenspeiles imidlertid ikke i pendlernes betalingsvillighet for å få beholde forkjørsretten.¹⁴ Dersom en skal tolke dette bokstavelig, er det en uoverensstemmelse mellom den verbale beskrivelsen av nytten og den uttrykte verdsettingen av denne nytten ut fra pendlernes betalingsvillighet for pendlerkortet. Ut fra de svarene som pendlerne har gitt på andre spørsmål i spørreskjemaet, velger vi å tolke den lave betalingsvilligheten mer som et uttrykk for at ordningen oppfattes som en rettighet (uten egenandel) snarere enn et signal om at forkjørsretten ikke verdsettes spesielt høyt.

Som et distriktpolitisk virkemiddel er en forkjørsordning for pendlere interessant. En slik ordning gjør det opplagt mer attraktivt å bosette seg i en bygd der en vil være avhengig av et frekvensbasert transportmiddel med periodevis kapasitetsproblemer for å komme seg til og fra arbeidsplassen. For Kjerringøysamfunnet vil således en ordning som prioriterer arbeidsreiser være positiv for bosetting og befolkningsutvikling. Nå er ferjesambandet Festvåg-Misten et greit samband på mange måter. Overfartstiden er kort (10 min), det er relativt få pendlere (maksimalt 5-6 kjøretøy på en avgang), og trafikken ellers er ikke spesielt stor sammenlignet med en del andre ferjesamband. På grunn av dette har det ikke vært nødvendig å gjennomføre noen investeringer for å komme i gang med ordningen.

Dersom en permanent pendlerordning mellom Festvåg og Misten fører til at pendlere også andre ferjesamband får en tilsvarende ordning, er det ikke sikkert at regnestykket blir like positivt som i det pågående forsøket. Det er lite administrativt krevende å håndtere vel 40 pendlere. Utfordringene vil bli betydelig større dersom en ordning med forkjørsrett for pendlere skal gjennomføres på landsbasis. Utfordringene vil både være knyttet til saksbehandling og brukergodkjenning samt til organisering av ferjekøen og logistikken ved ombordkjøring. I tillegg vil ulempen for de som ikke blir tilgodesett med pendlerkort bli betydelig større der trafikkvolumet er stort. Samtidig vil imidlertid mange pendlere

¹⁴ Vi har beregnet at en gjennomsnittspendler er villig til å betale om lag 8 kr for å slippe å stå over en avgang. Når vi tar hensyn til de totale tidsbesparelsene til pendlerne pga. forkjørsretten, innebærer deres betalingsvillighet at deres ventetidskostnader er om lag 10 kr pr. time. Hvis vi kun tar med de pendlerne som har en betalingsvillighet større enn null, øker ventetidskostnadene til 31 kr pr. time. Dette er betydelig lavere enn de anbefalte verdiene i Håndbok 140 fra Statens vegvesen. Her anbefales det å benytte ventetidsverdier på 66 kr pr. person pr. time.

generere mye nytte, spesielt på samband der det er kapasitetsproblemer på de avgangene som pendlerne mest benytter seg av.

Statens vegvesen gjennomførte i 2004 en reisevaneundersøkelse på 8 ferjesamband i Hardanger og Sunnhordland, Statens vegvesen (2005b). Her ble trafikantene blant annet spurt om hvor ofte de reiser pr. uke. På bakgrunn av svarene de gav, har vi grovt forsøkt å anslå antall pendlere på disse sambandene.¹⁵ Med litt ulike forutsetninger om antall personer pr. kjøretøy, gjennomsnittlig reisefrekvens og antall pendleruker, varierer antall pendlere pr. samband fra 20 til over 400. Det er klart at ”håndteringen” av for eksempel 400 pendlere gir helt andre utfordringer enn håndteringen av 40 pendlere.

¹⁵ Reisevaneundersøkelsen ble gjennomført på følgende samband: Kvandal-Utne-Kinsarvik, Jondal-Tørvikbygd, Hattvik-Venjanaset, Halhjem-Sandvikvåg, Husavik-Sandvikvåg, Skjersholmane-Ranavik-Sunde, Skånevik-Utåker og Langevåg-Buavåg. Her måtte trafikantene svare på hvor ofte de reiste pr. uke. Andelen som svarte at de reiste mer enn 6 ganger pr. uke har vi definert som pendlere. Når vi vet hvor mange reiser som ble foretatt med personbil på de aktuelle sambandene i 2004, kan vi grovt sett anslå antall pendlere.

REFERANSER

Rundskriv R-109/2005. Behandling av kalkulasjonsrente, risiko, kalkulasjonspriser og skattekostnad i samfunnsøkonomiske analyser. Finansdepartementet.

Statens vegvesen (1995-2004): Håndbok 159. Ferjestatistikk.

Statens vegvesen (2005a): Håndbok 140 Konsekvensanalyser. Veiledning. Høringsutgave mars 2005.

Statens vegvesen (2005b): Reisevaneundersøkelser 16. november 2004. Ferger i Hardanger og Sunnhordland. Folgefonntunnelen. Trekantsambandet.

VEDLEGG 1: SPØRRESKJEMA FØRUNDERSØKELSE

Prøveordning for pendlere på ferjesambandet Festvåg-Misten

I uke 13 vil det starte opp en forsøksordning med forkjørsrett for pendlere på ferja mellom Festvåg og Misten. Du er en av dem som har mulighet til å få denne forkjørsretten. Forsøket skal vare i 2 år. I løpet av 2006 skal erfaringene fra forsøket evalueres, og det er i denne forbindelse du mottar dette spørreskjemaet.

For at kvaliteten på evalueringen skal bli best mulig, er det viktig at du svarer så godt du kan på alle spørsmålene i spørreskjemaet. Det utfylte spørreskjemaet returneres i vedlagte frankerte svarkonvolutt. Svarene dine kommer da til Handelshøgskolen i Bodø som er ansvarlig for gjennomføringen av evalueringen.

For at arbeidet ikke skal bli forsinket, ber vi om at du returnerer det utfylte skjemaet snarest og senest **1. april 2005**.

På spørreskjemaet står det et nummer. Dette vil kun bli benyttet dersom det blir aktuelt med purring eller annen oppfølging. Ellers vil informasjonen vi mottar behandles slik at det ikke vil være mulig å identifisere enkeltpersoner.

Dersom du har spørsmål til utfyllingen av spørreskjemaet, er det bare hyggelig om du kontakter forskningsleder Gisle Solvoll (tlf. 75 51 76 32; gisle.solvoll@hibo.no) ved Handelshøgskolen i Bodø.

På forhånd takk for hjelpen!

Vennlig hilsen

Gisle Solvoll
Forskningsleder
Handelshøgskolen i Bodø

Spørreskjema

NB: Nå du svarer på spørsmålene nedenfor er det viktig å huske på at spørsmålene kun gjelder de reisene du foretar til eller fra arbeid!

1. Hvor ligger din arbeidsplass? (normalt oppmøtested).

Sted eller bydel (f.eks. Bodø sentrum): _____

2. Hvor lenge har du pendlet til/fra Kjerringøy?

Antall år: _____

3. Hvor fleksibel er den jobben du har når det gjelder oppmøte på arbeidssted?

☐

Jeg har normalt fast oppmøtetid

☐

Jeg har delvis fleksibel arbeidstid

☐

Jeg har stor fleksibilitet i oppmøtetidspunkt

☐

Annet: _____

4. Hvor ofte reiser du normalt med ferja til/fra arbeid?

☐

6 dager pr. uke

☐

5 dager pr. uke

☐

4 dager pr. uke

☐

3 dager pr. uke

☐

2 dager pr. uke

☐

1 dag pr. uke

☐

Sjeldnere. Presiser: _____

☐

Jeg har et spesielt reisemønster. Presiser: _____

5. Hvor mange årlige arbeidsreiser (til/fra arbeid) innebærer det reisemønsteret du beskrev i spørsmål 4?

Antall årlige arbeidsreiser: ca. _____

6. Hvilke avganger benytter du som oftest? (Sett maksimalt 2 kryss pr. sted!).

Fra Misten

- ☐ Kl. 06.25
- ☐ Kl. 06.45
- ☐ Kl. 07.15
- ☐ Kl. 07.40
- ☐ Kl. 09.00
- ☐ Kl. 14.00
- ☐ Kl. 19.10
- ☐ Annen: _____

Fra Festvåg

- ☐ Kl. 14.20
- ☐ Kl. 15.00
- ☐ Kl. 15.40
- ☐ Kl. 16.10
- ☐ Kl. 16.40
- ☐ Kl. 17.10
- ☐ Annen: _____

7. Hvor ofte vil du anslå at du mistet *ønsket* avgang på grunn av lang kø i 2004?

Fra Misten

- ☐ Aldri
- ☐ 1 gang
- ☐ 2 ganger
- ☐ 3 ganger
- ☐ 4 ganger
- ☐ 5 ganger
- ☐ Flere enn 5 ganger. Anslag: _____
- ☐ Vet ikke

Fra Festvåg

- ☐ Aldri
- ☐ 1 gang
- ☐ 2 ganger
- ☐ 3 ganger
- ☐ 4 ganger
- ☐ 5 ganger
- ☐ Flere enn 5 ganger. Anslag: _____
- ☐ Vet ikke

8. Dersom det var ferjeavganger på dine arbeidsreiser du ikke kom med på i 2004, på hvilke ukedager og hvilken årstid var problemet størst?

Dag

- ☐ Mandag
- ☐ Tirsdag
- ☐ Onsdag
- ☐ Torsdag
- ☐ Fredag
- ☐ Lørdag
- ☐ Søndag
- ☐ Vet ikke

Årstid

- ☐ Vår (mars-mai)
- ☐ Sommer (juni-august)
- ☐ Høst (september-november)
- ☐ Vinter (desember-februar)

Kommenter gjerne ditt svar her: _____

9. Dersom du ankommer ferjeleiet og ikke kommer med ønsket avgang, hvor lang ekstra ventetid blir du da vanligvis påført?

Fra Misten

- ☐ ca. 20 min.
☐ ca. 20 – 40 min.
☐ Annet: _____

Fra Festvåg

- ☐ ca. 20 min.
☐ ca. 20 – 40 min.
☐ Annet: _____

Kommenter gjerne ditt svar her: _____

10. Når du *forventer* at det vil være stor bilkø på den ferjeavgangen du helst vil benytte, hva gjør du da?

Fra Misten

- ☐ Jeg drar hjemmefra som vanlig
☐ Jeg drar tidligere hjemmefra
☐ Jeg venter til en senere avgang
☐ Annet: _____

Fra Festvåg

- ☐ Jeg drar fra jobb som vanlig
☐ Jeg drar tidligere fra jobb
☐ Jeg venter til en senere avgang
☐ Annet: _____

11. Dersom du på spørsmål 10 svarte at du drar *tidligere* hjemmefra eller *tidligere* fra jobb, hvor lang tid snakker vi da om?

Jeg drar om lag ____ minutter tidligere enn jeg ville ha gjort dersom jeg var sikker på å komme med ferja.

12. Dersom du har kommentarer til dine arbeidsreiser, ut over de opplysninger som er gitt i spørsmålene ovenfor, kan du skrive noen ord her:

Takk for at du tok deg tid til å svare på disse spørsmålene!

VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA ETTERUNDERSØKELSE

Prøveordning for pendlere på ferjesambandet Festvåg-Misten

1. april i år startet det opp en forsøksordning med forkjørsrett for pendlere på ferja mellom Festvåg og Misten. Du er en av dem som har fått forkjørsrett. Tidligere i år svarte du også på et spørreskjema om din reiseaktivitet og dine erfaringer med bruken av ferja. Du har nå hatt forkjørsretten i 7 måneder, og vi sender deg, og de andre pendlerne på Kjerringøy, et nytt spørreskjema for å skaffe oss kunnskaper om de erfaringer du har med forkjørsretten. Svarene fra pendlerne vil inngå som en viktig del i en pågående evaluering av forsøket.

For at kvaliteten på evalueringen skal bli best mulig, er det viktig at du svarer så godt du kan på alle spørsmålene i spørreskjemaet. Det utfylte spørreskjemaet returneres i vedlagte frankerte svarkonvolutt. Svarene dine kommer da til Handelshøgskolen i Bodø som er ansvarlig for gjennomføringen av spørreundersøkelsen.

For at arbeidet ikke skal bli forsinket, ber vi om at du returnerer det utfylte skjemaet snarest, og senest **10. november 2005**.

På spørreskjemaet står det et nummer. Dette vil kun bli benyttet dersom det blir aktuelt med purring eller annen oppfølging. Ellers vil informasjonen vi mottar behandles slik at det ikke vil være mulig å identifisere enkeltpersoner.

Dersom du har spørsmål til utfyllingen av spørreskjemaet, er det bare hyggelig om du kontakter Gisle Solvoll (tlf. 75517632; gisle.solvoll@hibo.no) ved Handelshøgskolen i Bodø.

På forhånd takk for hjelpen!

Vennlig hilsen

Gisle Solvoll
Forskningsleder
Handelshøgskolen i Bodø

Spørreskjema

NB: Nå du svarer på spørsmålene nedenfor er det viktig å huske på at spørsmålene kun gjelder de reisene du foretar til eller fra arbeid!

- 1. Hvor ofte vil du anslå at du har hatt nytte av pendlerkortet? (Dvs. hvor mange ganger ville du ha mistet din avgang dersom du ikke hadde hatt forkjørsrett?)**

Fra Misten

- ☐ Aldri
- ☐ 1 gang
- ☐ 2 ganger
- ☐ 3 ganger
- ☐ 4 ganger
- ☐ 5 ganger
- ☐ Flere enn 5 ganger. Anslag:____
- ☐ Vet ikke

Fra Festvåg

- ☐ Aldri
- ☐ 1 gang
- ☐ 2 ganger
- ☐ 3 ganger
- ☐ 4 ganger
- ☐ 5 ganger
- ☐ Flere enn 5 ganger. Anslag:____
- ☐ Vet ikke

Dersom din reiseaktivitet har vært unormal i perioden april til oktober, kan du kommentere dette her:

- 2. Har du endret din reiseatferd på grunn av pendlerkortet?**

Fra Misten

- ☐ Nei, jeg drar hjemmefra som vanlig
- ☐ Ja, jeg drar senere hjemmefra
- ☐ Annet:_____

Fra Festvåg

- ☐ Nei, jeg drar fra jobb som vanlig
- ☐ Ja, jeg drar senere fra jobb
- ☐ Annet:_____

- 3. Dersom du på spørsmål 2 svarte at du drar *senere* hjemmefra eller *senere* fra jobb, hvor lang tid snakker vi da om?**

Jeg drar om lag ____ minutter senere hjemmefra og om lag ____ minutter senere fra jobb, enn jeg ville ha gjort dersom jeg *ikke* var sikker på å komme med ferja.

4. Dersom du i framtiden må betale for å få forkjørsrett på ferja, hvor mye vil du maksimalt være villig til å betale for å få beholde dagens pendlerkort?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ingen ting | <input type="checkbox"/> 100 kr pr. år |
| <input type="checkbox"/> 500 kr pr. år | <input type="checkbox"/> 1 000 kr pr. år |
| <input type="checkbox"/> 1 500 kr pr. år | <input type="checkbox"/> Annet beløp: _____ kr pr. år |

5. Hvor enig er du i følgende påstander om ordningen med forkjørsrett for pendlere på ferja mellom Festvåg og Misten?

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke
Ordningen er helt unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen har hatt stor nytte for meg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen er urettferdig overfor dem som ikke får pendlerkort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen burde gjelde på alle avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En permanent ordning vil medføre at flere vil velge å bosette seg på Kjerringøy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen bør bli permanent og fortsatt gratis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen bør bli permanent men brukerne bør betale noe for fordelene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen bør heller erstattes med større rabatter for pendlerne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Dersom du har kommentarer til dine erfaringer med pendlerkortet, ut over de opplysninger du har gitt i spørsmålene ovenfor, kan du skrive noen ord her:

Takk for at du tok deg tid til å svare på disse spørsmålene!

VEDLEGG 3: SKJEMA FOR REGISTRERING AV PENDLERBILER OG GJENSTÅENDE KJØRETØY

Fra Festvåg

Statistikk uke 17 (25. – 30. april)

Avgang	Mandag		Tirsdag		Onsdag		Torsdag		Fredag		Lørdag		Søndag	
	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler
14.25														
15.45														
16.15														
16.45														
17.15														

1. **Antall pendlere:** Her registreres antall biler som har pendlerkort (står oppstilt i pendlerfila). Kravet om forkjørsrett gjelder kun på 5 avganger. Utenom disse avgangene skal pendlerne stille i samme kø som alle andre.
2. **Gjenst. biler:** Her registreres antall gjenstående biler. Biler som ikke kommer med aktuell avgang.

NB: For å kunne benytte forkjørsretten må pendlerne møte opp senest 10 minutter før avgang. Biler som kommer "i siste liten" skal derfor ikke telles med som en "pendlerbil". Dersom det oppstår situasjoner der en "pendlerbil" ikke kommer med ferja på grunn av sent oppmøte, kan dette noteres under *kommentarer* nedenfor.

Kommentarer:

Fra Misten

Statistikk uke 17 (25. – 30. april)

Avgang	Mandag		Tirsdag		Onsdag		Torsdag		Fredag		Lørdag		Søndag	
	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler
14.00														
19.10														

1. **Antall pendlere:** Her registreres antall biler som har pendlerkort (står oppstilt i pendlerfila). Kravet om forkjørsrett gjelder kun på to avganger. Utenom disse avgangene skal pendlerne stille i samme kø som alle andre.
2. **Gjenst. biler:** Her registreres antall gjenstående biler. Biler som ikke kommer med aktuell avgang.

NB: For å kunne benytte forkjørsretten må pendlerne møte opp senest 10 minutter før avgang. Biler som kommer "i siste liten" skal derfor ikke telles med som en "pendlerbil". Dersom det oppstår situasjoner der en "pendlerbil" ikke kommer med ferja på grunn av sent oppmøte, kan dette noteres under *kommentarer* nedenfor.

Kommentarer:

VEDLEGG 4: PRESISERING AV DE FORUTSETNINGER SOM NYTTE- KOSTNADSANALYSEN BYGGER PÅ

Nytte for pendlerne

Følgende forutsetninger gjelder for en "gjennomsnittspendler":

- Antall avganger pr. år som mistes dersom en ikke har forkjørsrett: Fra Misten = 2,3. Fra Festvåg = 10,5.
- Ekstra ventetid ved å miste en ferjeavgang: 25 min.
- Antall pendlereiser årlig på de avganger som gir forkjørsrett: Fra Misten = 20. Fra Festvåg = 180.
- Utsatt avreise pga. forkjørsrettighet: Fra bosted = 6,3 min, Fra arbeidssted = 2,4 min
- Tidskostnad pr. persontime for reiser til/fra arbeid: 55 kr * 1,2 (ventetidspåslag) = 66 kr.
- Antall aktive pendlere: 40.
- Antall personer i hver bil: 1,0.

Beregninger:

- Redusert årlig ventetid for en gjennomsnittspendler av å alltid komme med ferja: $(2,3 + 10,5) * 25 \text{ min} = 320 \text{ min}$
- Redusert årlig ventetid for en gjennomsnittspendler av utsatt avreise: $20 * 6,3 \text{ min} + 180 * 2,4 \text{ min} = 560 \text{ min}$
- Total årlig redusert ventetid for gjennomsnittspendler: $320 \text{ min} + 560 \text{ min} = 880 \text{ min}$
- Redusert ventetid verdsettes ved hjelp av en ventetidskostnad pr. time:
 - Nytte pr. pendler: $(880/60) * 66 \text{ kr} = 968 \text{ kr}$
 - Total nytte for pendlerne: $968 \text{ kr} * 40 = 38\,720 \text{ kr}$

Ulempe for andre trafikanter

Følgende forutsetninger legges til grunn:

- Antall ganger hver pendler unngår å stå over en ferjeavgang: 2,3 (Fra Misten) + 10,5 (Fra Festvåg) = 12,8.
- Antall trafikanter som blir fortrent pga. forkjørsretten til pendlerne: halvparten av antall ganger pendlerne unngår å måtte stå over en ferjeavgang (se diskusjon i avsnitt 5.1)
- Ekstra ventetid ved å miste en ferjeavgang: 25 minutter
- Ventetidskostnad pr. persontime for fritidsreiser: 51 kr * 1,2 (ventetidspåslag) = 61,2 kr
- Antall personer i hver bil: 1,85.

Beregninger

- Antall ganger pr. år pendlere med forkjørsrett fortrenger andre reisende sammenlignet med før situasjonen: $12,8 * 40 * 0,5 = 256$.
- Økt årlig ventetid ved å stå over ferjeavganger: $256 * 25 \text{ min} = 6\,400 \text{ min}$.
- Ulempe for alle (målt i kr) ved å måtte stå over ferjeavganger: $[(6400 \text{ min}/60) * 61,2 \text{ kr}] * 1,85 = 12\,077 \text{ kr}$.

Netto nytte pr. år

- Nytte for pendlere: 38 720 kr
- Ulempe for andre: 12 077 kr
- Netto nytte: 26 643 kr